

Juha Kääriäinen, Olli-Pekka Aaltonen ja Laura Kolehmainen

Rattijuopumuksen rangaistuskäytäntö sekä rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen ajokieltokäytäntö

Valtioneuvoston
selvitys- ja tutkimus-
toiminnan julkaisusarja

2019:37

ISSN 2342-6799

ISBN PDF 978-952-287-740-6

Rattijuopumuksen rangaistuskäytäntö sekä rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen ajokieltokäytäntö

Juha Kääriäinen, Olli-Pekka Aaltonen ja Laura Kolehmainen

Valtioneuvoston kanslia

ISBN PDF: 978-952-287-740-6

Helsinki 2019

Kuvailulehti

Julkaisija	Valtioneuvoston kanslia		23.4.2019
Tekijät	Juha Kääriäinen, Olli-Pekka Aaltonen ja Laura Kolehmainen		
Julkaisun nimi	Rattijuopumuksen rangaistuskäytäntö sekä rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen, ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen ajokieltoikäytäntö		
Julkaisusarjan nimi ja numero	Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2019:37		
ISBN PDF	978-952-287-740-6	ISSN PDF	2342-6799
URN-osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-740-6		
Sivumäärä	96	Kieli	suomi
Asiasanat	Rattijuopumus, ajokielto, rangaistuskäytäntö		
Tiivistelmä <p>Ajokieltojen määrääminen siirtyy 1.6. 2019 alkaen kokonaan poliisille ja samalla perustunnusmerkistön mukaiset rattijuopumukset siirtyvät käsiteltäväksi sakkomenettelyssä. Uudistuksesta seuraa, että poliisi ja syyttäjä ryhtyvät käyttämään tuomio- ja toimivaltaa, joka on aikaisemmin kuulunut yleisille tuomioistuimille. Tämän tutkimuksen tarkoituksena on toteuttaa rattijuopumusten ja ajokieltojen oikeuskäytäntöä koskeva tutkimus, jota voidaan hyödyntää uudistuksen täytäntöönpanossa eli poliisin ajokielto-ohjeiden ja sakkokäsikirjan päivittämisessä. Tutkimusaineisto perustuu oikeushallinnon tietojärjestelmiin kirjattuihin rikosasioiden käräjä- ja hovioikeuksien ratkaisuihin, joiden ratkaisupäivämäärä ajoittuu vuodelle 2017.</p> <p>Perusmuotoisten rattijuopumusten rangaistuskäytäntöä kuvataan lähinnä suhteessa tuomitulla havaitun veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuteen, aikaisempiin rattijuopumustuomioihin, eräisiin olosuhdetekijöihin ja tuomioistuimen maantieteelliseen sijaintiin nähden. Pääasiassa samoja tekijöitä huomioidaan myös tarkasteltaessa ajokieltojen pituuksia rattijuopumuksissa, törkeissä rattijuopumuksissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa. Lisäksi tarkastellaan ehdollisen ajokiellon määräämisen perusteita.</p>			
Tämä julkaisu on toteutettu osana valtioneuvoston selvitys- ja tutkimussuunnitelman toimeenpanoa. (tietokayttoon.fi) Julkaisun sisällöstä vastaavat tiedon tuottajat, eikä tekstisisältö välttämättä edusta valtioneuvoston näkemystä.			
Kustantaja	Valtioneuvoston kanslia		
Julkaisun myynti/jakaja	Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Presentationsblad

Utgivare	Statsrådets kansli		23.4.2019
Författare	Juha Kääriäinen, Olli-Pekka Aaltonen ja Laura Kolehmainen		
Publikationens titel	Rättspraxis för rattfyllerier och körförbud vid rattfyllerier, grovt rattfyllerier och grovt äventyrande av trafiksäkerheten		
Publikationsseriens namn och nummer	Publications of the Government's analysis, assessment and research activities 2019:37		
ISBN PDF	978-952-287-740-6	ISSN PDF	2342-6799
URN-adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-740-6		
Sidantal	96	Språk	finska
Nyckelord	rattfylleri, körförbud, straffpraxis		
Referat <p>Utfärdandet av körförbud överförs från och med den 1 juni 2019 helt till polisen och samtidigt börjar rattfyllerier behandlas i ett bötesförfarande. Reformen leder till att polisen och åklagaren börjar utöva en dömande makt och en behörighet som tidigare tillhört de allmänna domstolarna. Syftet med denna undersökning är att utreda den rättspraxis som gäller rattfyllerier och körförbud på ett sådant sätt att undersökningen kan utnyttjas i samband med verkställandet av reformen, dvs. i uppdateringen av polisens anvisningar om körförbud och böteshandboken. Undersökningsmaterialet baserar sig på tings- och hovrätternas avgöranden i brottmål som registrerats i justitieförvaltningens datasystem, för vilka datumet för avgörandet infaller år 2017.</p> <p>Rättspraxis för rattfyllerier beskrivs snarast i förhållande till alkoholhalten i blodet eller utandningsluften som konstaterats hos den dömda, tidigare rattfylleridomar, vissa faktorer med anknytning till omständigheterna och domstolarnas geografiska placering. I stort sett samma faktorer beaktas också i granskningen av körförbudens längd vid rattfylleri, grovt rattfylleri och grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Dessutom granskas grunderna för utfärdande av villkorligt körförbud.</p>			
Den här publikation är en del i genomförandet av statsrådets utrednings- och forskningsplan. (tietokayttoon.fi) De som producerar informationen ansvarar för innehållet i publikationen. Textinnehållet återspeglar inte nödvändigtvis statsrådets ståndpunkt			
Förläggare	Statsrådets kansli		
Beställningar/ distribution	Elektronisk version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Beställningar: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Description sheet

Published by	Prime Minister's Office		23 rd of April 2019
Authors	Juha Kääriäinen, Olli-Pekka Aaltonen ja Laura Kolehmainen		
Title of publication	The sentencing praxis regarding driving under the influence (DUI) and the driving bans for DUI, aggravated DUI and aggravated endangering of traffic safety.		
Series and publication number	Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2019:37		
ISBN PDF	978-952-287-740-6	ISSN PDF	2342-6799
Website address URN	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-740-6		
Pages	96	Language	Finnish
Keywords	Driving under the influence, driving bans, legal praxis		
Abstract <p>As of 1 June 2019, the powers to impose driving bans will be delegated to the police. At the same time, driving under the influence (DUI) will be processed following the procedure specified for the imposition of fines. As a result of the reform, both the police and prosecutors will begin exercising judicial powers previously reserved to public courts. The purpose of this study is to analyse the legal praxis related to driving under the influence and the imposition of driving bans for use in the implementation of the reform, in other words in updating the instructions for issuing driving bans and the police fines manual. The data is based on the decisions of district courts and courts of appeal on criminal cases handed down in 2017 and entered in the information systems of the judicial administration.</p> <p>The sentencing patterns regarding ordinary DUI is mostly described in terms of the alcohol content in the offender's blood or exhaled breath, any prior convictions for DUI, certain particular circumstances and the geographical location of the court of law. Practically the same factors are taken into account in the analysis of the duration of driving bans for ordinary DUI, aggravated DUI and aggravated endangering of traffic safety. Additionally, the criteria for the imposition of conditional driving bans are discussed.</p>			
This publication is part of the implementation of the Government Plan for Analysis, Assessment and Research. (tietokaytoon.fi) The content is the responsibility of the producers of the information and does not necessarily represent the view of the Government.			
Publisher	Prime Minister's Office		
Publication sales/ Distributed by	Online version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Publication sales: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Sisältö

1	Tutkimuksen tausta ja tutkimuskysymykset	9
2	Aineisto ja menetelmät	14
3	Rattijuopumuksen rangaistuskäytännön yleiskuvaus	15
3.1	Vankeusrangaistukset koko aineistossa syytekohtien ja aiempien tuomioiden määrän mukaan.....	15
3.2	Vankeus- ja sakkorangaistukset vaikuttavan aineen ja syyksiluettujen rikosten määrän mukaisissa osaryhmissä.....	16
4	Alkoholirattijuopumusten rangaistuskäytäntö	19
4.1	Alkoholirattijuopumukset, kun tuomiossa on yksi syyksi luettu rikos.....	19
4.1.1	Vankeusrangaistukset.....	19
4.1.2	Päiväsakot.....	20
4.2	Alkoholirattijuopumusten rangaistuskäytäntö, kun tuomiossa on useita syyksi luettuja rikoksia.....	27
4.2.1	Vankeusrangaistukset.....	27
4.2.2	Päiväsakot.....	28
5	Huumausainerattijuopumusten rangaistuskäytäntö	35
5.1	Huumausainerattijuopumukset, kun tuomiossa on ainoana oheisrikoksena huumausaineen käyttörikos.....	35
5.1.1	Vankeusrangaistukset.....	35
5.1.2	Päiväsakot.....	36
5.2	Huumausainerikokset, kun tuomiossa huumausaineen käyttörikoksen lisäksi muitakin oheisrikoksia	40
5.2.1	Vankeusrangaistukset.....	40
5.2.1.1	Tilastollinen kuvaus ja selitysmalli.....	40
5.2.1.2	Laadullinen kuvaus	43
5.2.2	Päiväsakot.....	44

6	Tuomioistuinten ajokieltoikäytäntö	47
6.1	Ajokieltojen pituuksien yleiskuvaus	47
6.2	Rattijuopumus	48
6.2.1	Ajokiellon pituus.....	48
6.2.2	Ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus	55
6.3	Törkeä rattijuopumus.....	58
6.3.1	Ajokiellon pituus.....	58
6.3.2	Ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus	63
6.4	Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	64
6.4.1	Ajokiellon pituus.....	64
6.4.2	Ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus	69
6.5	Vaarallisten aineiden kuljetusrikos	70
7	Yhteenveto	72
	Liitteet.....	75
	Lähteet.....	96

LUKIJALLE

Tämä raportti on toteutettu osana valtioneuvoston vuoden 2018 selvitys- ja tutkimussuunnitelman toimeenpanoa.

Tutkimus on toteutettu Helsingin yliopiston Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutissa. Rahoitushakemus ja siihen liittyvä tutkimussuunnitelma tehtiin työryhmässä, johon kuuluivat professori Tapio Lappi-Seppälä, tutkimusjohtaja Juha Kääriäinen, suunnittelija Hannu Niemi ja suunnittelija Olli-Pekka Aaltonen. Tutkimusaineiston kokosivat Olli-Pekka Aaltonen ja tutkimusavustaja Laura Kolehmainen. Raportissa esitetyt tilastolliset analyysit on tehnyt Juha Kääriäinen. Juha Kääriäinen on kirjoittanut luvut 1, 3-5 ja 7. Olli-Pekka Aaltonen on kirjoittanut luvun 2. Luvun 6 ovat kirjoittaneet yhdessä Juha Kääriäinen ja Laura Kolehmainen.

Juha Kääriäinen
Toukokuu 2019

1 Tutkimuksen tausta ja tutkimuskysymykset

Ajokieltojen määrääminen siirtyy pääministeri Juha Sipilän hallituksen ohjelman mukaisesti vuonna 2019 kokonaan poliisille ja samalla perustunnusmerkistön mukaiset rattijuopumukset siirtyvät käsiteltäväksi sakkomenettelyssä, missä syyttäjä voi laissa mainittujen edellytysten mukaisesti päättää rattijuopumustapauksissa rangaistumääräyksen antamisesta. Näiden uudistusten tarkoituksena on mahdollistaa tuomioistuinten keskittyminen ydintehtäviinsä. Tuomioistuimet ratkaisevat nykyisin runsaasti rattijuopumusrikoksia, joiden voi ajatella soveltuvan käsiteltäväksi sakkomenettelyssä (HE 103/2017). Toisaalta uudistuksesta seuraa, että poliisi ja syyttäjä ryhtyvät käyttämään tuomio- ja toimivaltaa, joka on aikaisemmin kuulunut yleisille tuomioistuimille. Uudistuksen täytäntöönpano edellyttääkin, että poliisilla ja syyttäjillä on käytössään kattava ja ajantasainen kuva rattijuopumusten rangaistuskäytännöstä ja kaikkia ajokieltoja koskevasta oikeuskäytännöstä. Tämän tutkimuksen tarkoituksena on toteuttaa vallitsevaa rattijuopumuksia ja tuomioistuinten ajokieltoja koskevaa oikeuskäytäntöä koskeva tutkimus, jota voidaan hyödyntää uudistuksen täytäntöönpanossa eli poliisin ajokielto-ohjeiden ja sakkokäsikirjan päivittämisessä.

Tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettajan on todettu ajaneen alkoholin vaikutuksen alaisena, määräävin rangaistuksen ankaruuteen vaikuttava tekijä on yleensä veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus. Perusmuotoisen rattijuopumuksen kynnyksellä ylittyy, jos kuljettajan veressä todetaan alkoholia vähintään 0,5 promillea tai vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Törkeän rattijuopumuksen raja ylittyy, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Lisäksi rattijuopumuksesta voidaan tuomita myös henkilö, jonka verestä on löydetty huumausainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Säännöstä ei kuitenkaan sovelleta silloin, jos aine on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on oikeus käyttää. Muun huumausaineen tai sen ja alkoholin yhteiskäyttö on rangaistavaa, jos kuljettajan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Huumetapauksissa sovelletaan ns. nollarajaa eli vähäinenkin määrä huumetta veressä täyttää rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Huumetapauksissa vaikuttavan aineen pitoisuudet mitataan verikokeella, minkä lisäksi kuljettajalle suoritetaan kliininen tutkimus, missä kuljettajan ajokykyä punnitaan erilaisilla testeillä sen selvittämiseksi, onko kuljettajaa syytä epäillä törkeästä rattijuopumuksesta. Ajokykyä joudutaan punnitsemaan vastaavalla kokeella myös silloin, kun kyse on muun huumausaineen tai sen ja alkoholin yhteiskäytöstä.

Tutkimuksella on kaksi päätavoitetta. Ensinnäkin selvitetään, mikä on rattijuopumuksen vallitseva rangaistuskäytäntö Suomessa. Keskimääräinen rangaistuskäytäntö on sinänsä helppo kuvata ja sitä koskevat tiedot löytyvät jo aiemmista tutkimuksista (esim. Lappi-Seppälä & Niemi 2018, 112). Mutkikkaammaksi ja tämän tutkimuksen kannalta kiinnostavammaksi kysymys muuttuu, kun tarkastelemme, mitkä tekijät vaikuttavat tuomioistuinten päätöksiin rangaistusten ankaruudesta.

Rangaistuksen mittaamisesta on säännöksiä rikoslain kuudennessa luvussa. Näistä tärkeimpänä voidaan pitää sen neljänteen pykälään kirjattua yleisperiaatetta: ”Rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttimiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen.” Tämä liittyy rangaistuksen mittaamisen suhteellisuusperiaatteen eli siihen, että teoista määrättyjen rangaistusten tulee asettua oikeaan suhteeseen tekojen moitittavuuden kanssa.

Ensimmäisenä rattijuopumuksen vaarallisuutta ja vahingollisuutta kuvaavana tekijänä voidaan mainita veren tai uloshengitysilman alkoholipitoisuus tai veren huumausainepitoisuus. Veren tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuden yhteydestä sakkorangaistuksen ankaruuteen on olemassa suosituksia, jotka ohjaavat käytäntöä (ks. esim. Louhelainen 2003). Suositukset perustuvat havaintoihin, että esimerkiksi kuljettajan onnettomuusriski lisääntyy suorassa suhteessa hänen kehonsa alkoholipitoisuuden kasvaessa (ks. esim. Lillsunde 2015). Voimme olettaa, että rangaistuskäytäntö on tässä suhteessa verraten yhtenäinen. Tosin emme tunne esimerkiksi tuomioistuinten välisiä eroja tässä mielessä.

Sen sijaan huumausaineiden ja lääkeaineiden sekä ns. yhteiskäyttötapausten osalta tällaisia suosituksia ei ole vaan käytössä on ns. nollatoleranssi. Tutkimusten mukaan (ks. esim. Karjalainen 2010, 25–35) huumausaineet ja lääkkeet heikentävät ajokykyä joko väsyttämällä tai lisäämällä riskinottoa. Lisäksi kuljettaja saattaa virheellisesti kokea suorituskykynsä hyväksi, vaikka näin ei todellisuudessa olisikaan. Myös onnettomuusriskin on päihteiden vaikutuksen alaisena ajaneilla todettu kohonneen, joskaan selvää näyttöä huumausaineiden tai lääkkeiden käytön vaikutuksesta onnettomuuden vakavuuteen ei ole voitu osoittaa.

Päihdyttävän aineen määrän ja laadun lisäksi monilla muillakin tekijöillä voi olla (ja pitäisi olla) oma vaikutuksensa rangaistuksen ankaruuteen. Rovaniemen hovioikeuspiirin laatuhankkeen mukaan veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuteen perustuvan rangaistussuoritustaulukon tulisi perustua ns. tyyppitapaukseen. Laatuhankkeen mukaan ”Tyyppitapauksellisuutta arvioitaessa huomioon on otettava kuljetetun ajoneuvon laatu, tieosuus jolla kuljettaminen on tapahtunut (esimerkiksi pää- tai sivutie taikka piha-alue), ajomatkan pituus, muun liikenteen määrä, rikoksen tekoajankohta

(viikonpäivä ja vuorokaudenaika) ja ajotapa (mahdolliset ajovirheet). Tyyppitapauksena tekoa voidaan pitää silloin, kun kuljettaminen on tapahtunut yleisellä tiellä muun liikenteen ollessa määrältään tavanomaista ja kun ajoneuvo on pysäytetty liikennevalvonnan yhteydessä” (Savela 2006, 186). Laatuhankkeessa todetaan edelleen, että ”Rikoksen poikkeaminen tyyppitapauksesta joko vähemmän tai enemmän paheksuttavaan suuntaan otetaan huomioon mittaamalla rangaistus joko lievemmin tai ankarammin taulukkoa soveltaen” (Savela 2006, 187).

Rovaniemen hovioikeuspiirin laatuhankkeen suositusta tyyppitapauksen soveltamisesta pyrittiin tässä tutkimuksessa huomioimaan seuraavat tekijät:

- ajoneuvoluokka: henkilöauto, pakettiauto, kuorma-auto, mopo, moottoripyörä, muu
- päähtyneenä kuljettu ajomatka: alle 1 km, 1–5 km, yli 5 km
- matkustajien lukumäärä: yksi, kaksi, kolme tai enemmän
- kuntatyyppi: kaupunkimaiset kunnat, taajaan asutut kunnat, maaseutumaiset kunnat
- aiheutetut konkreettiset vaaratilanteet: ylinopeus, väärällä kaistalla ajaminen, suistunut tieltä tai menettänyt ajoneuvonsa hallinnan, törmännyt toiseen ajoneuvoon tai muuhun kohteeseen

Mainituista tekijöistä löydettiin asiakirjoista merkintöjä kuitenkin, tapahtumapaikan kuntatyyppiä lukuun ottamatta, vain hyvin puutteellisesti.

Rangaistusten mittaamista koskevassa rikoslain kuudennessa luvussa on yllä kuvatus yleissäännöksen lisäksi lueteltu melko yksityiskohtaisesti tekijöitä, joiden tulisi koven-taa, kohtuullistaa tai lieventää rangaistusta. Koventamisperusteista tavallisimmin käytetty lienee tekijän aikaisempi rikollisuus, joka huomioitiin tässä tutkimuksessa kerää-mällä tiedot vastaajana olleen henkilön kaikista aikaisemmista rikoksista, liikenneseri-koksista ja rattijuopumusrikoksista. Lisäksi kerättiin tiedot vastaajan samalla tuomiolla olleista sivurikoksista, iästä, sukupuolesta ja tuomioistuimesta, joista kaksi viimeksi mainittua ovat mahdollisia ns. ei-legaalisia rangaistusten vaihtelun selittäjiä.

Yleensä perusmuotoisesta rattijuopumuksesta määrätään sakkorangaistus. Kuitenkin myös vankeusrangaistuksia määrätään. Oletettavaa on, että vankeusrangaistus tulee kysymykseen etenkin tilanteissa, joissa syytetty tuomitaan rattijuopumuksen lisäksi samalla yhtä useammasta sivurikoksesta ja hänellä on takanaan jo useampia aiempia rattijuopumusrikoksia. Rangaistuskäytännön tarkempi selvittäminen näiltä osin on kuitenkin tarpeen.

Tutkimuksessa tarkastellaan erikseen alkoholi- ja huumerattijuopumusten rangaistus-käytäntöä. Lisäksi tarkastelut eriytetään sen mukaan, onko tuomiossa ollut sivurikok-sia vai ei. Näin saadaan erotettua ”puhtaasti” alkoholi- tai huumerattituomiot sellai-sista, joissa tuomioon ovat vaikuttaneet myös sivurikokset.

Tutkimuksen toinen päätavoite on selvittää tuomioistuinten ajokiellon määräämiskäy-täntö. Ajokorttilaissa säädetään ajokieltoon määräämisestä (Ajokorttilain 7. luku). Ajo-korttilain mukaan, jos henkilö tuomitaan rangaistukseen törkeästä liikenneturvallisuu-den vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai vaarallis-ten aineiden kuljetusrikoksesta, tuomioistuin määrää hänet samalla ajokieltoon enin-tään viideksi vuodeksi.

Rattijuopumuksesta ajokielto on vähintään yhden kuukauden pituinen ja törkeästä rat-tijuopumuksesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään kolme kuukautta. Mikäli rattijuopumukseen syyllystynyt kuljettaja viiden vuoden aikana uusi rikoksensa tai syyllystyy törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, ajokielto kestää vähintään kuusi kuukautta. Mikäli viiden vuoden aikana tehty tällaiset rikokset ovat kumpikin törkeitä, ajokiellon vähimmäisaika on yksi vuosi.

Jos ajokortti on ajokieltoon määrättävälle välttämätön ammatin tai muun erityisen pai-navan syyn vuoksi, ajokielto voidaan joskus määrätä ehdollisena vähintään yhden vuoden koeajaksi. Edellytyksenä on, ettei rikoksesta ole aiheutunut nimenomaista vaaraa toisten turvallisuudelle. Jos tuomittu koeaikana uudelleen syyllystyy tällaiseen rikokseen, ajokielto muutetaan ehdottomaksi. Ehdollinen ajokielto voidaan määrätä vain kerran, eli jos rikos toistuu, ajokielto on aina ehdoton.

Rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllystynyt määrätään hänen en-nen tuomion antamista tekemästään pyynnöstä vähintään yhden vuoden pituiseen eh-dolliseen ajokieltoon siten, että hän saa tuon ajan ajaa yhtä tai useampaa alkolukolla varustettua henkilö-, linja-, paketti- tai kuorma-autoa tai traktoria (valvottu ajo-oikeus). Myös poliisi voi määrätä tällaisen ajo-oikeuden jo ennen kuin tuomioistuin päättää ajo-kiellosta. Alkolukko estää auton käynnistämisen, jos kuljettajan siihen puhaltamassa hengitysilmassa on vähintään 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Alkolukko vaatii kuljettajan puhaltamista myös satunnaisesti ajon aikana.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus edellyttää myös, että valvottavan on käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käy-töstä, niiden vaikutuksesta terveyteen ja niiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Valvottuun ajo-oikeuteen määrätty vastaa itse kaikista siihen liittyvistä kustan-nuksista, joiden määrä on noin 2 000 euroa (voi olla suurempikin). Alkolukollisia ajo-kieltoja määrätään vuosittain noin 500 ja ehdollisia ajokieltoja runsaat 600.

Tutkimuksen toinen päätavoite on siis sen selvittäminen, millainen on yleisten tuomioistuinten vallitseva ajokiellon määräämiskäytäntö. Selvitettäviä kysymyksiä ovat tällöin mm:

- Kuinka pitkiä kieltoja määrätään ja mistä pituus riippuu? Tässä voidaan huomioda osin samoja mahdollisia selittäviä tekijöitä kuin edellä tarkasteltaessa rattijuopumuksen rangaistuskäytäntöä.
- Miten otetaan huomioon vaikutukset henkilön toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen?
- Millaisissa tilanteissa määrätään ehdollinen ajokielto?
- Milloin ajo-oikeus on ammatin takia välttämätön ja mitä muita erityisen painavia syitä hyväksytään?
- Kuinka pitkä koeaika määrätään ja mikä pituuteen vaikuttaa?
- Kuinka pitkä ehdollinen ajokielto ja koeaika määrätään alkolukolla valvottuun ajo-oikeuden yhteydessä ja mikä pituuksiin vaikuttaa?
- Keille määrätään alkolukolla valvottu ajokielto?

Tutkimusta tehtäessä on huomattu, että ajokiellon pituuden mittaaminen ei ole ollut helppo tehtävä. Ajokiellon pituutta ei ole merkattu lähellekään kaikkiin tuomioihin, vaan suurimpaan osaan on laitettu vain ajokiellon päättymispäivämäärä. Toisin sanoen, emme saa suoraan tietoa ajokiellon todellisesta kestoista, kun ajokiellon alkupäivämäärä ei ole ilmoitettu.

Ajokiellon alkupäivämääräksi keräämässämme aineistossa voidaan valita joko rikoksen teon ajankohta tai tuomiopäivä. Tuomiopäivästä lähtevä laskentatapa antaa harhaisen kuvan siksi, että ajokielto on tosiasiasa alkanut poliisin määräämänä jo heti rikoksen tapahduttua. Teon tapahtumapäivästä lähtevän laskentatavan ongelma on puolestaan se, että jos tuomiossa on enemmän kuin yksi ajokieltoon johtava rikos, voi ajokielto alkaa mistä tahansa tuomion rikoksesta. Tässä mielessä luotettavinta olisi pitäytyä vain niiden tapausten analyysissä, joissa tuomiossa on vain yksi ajokieltoon johtava rikos. Tämä ratkaisu pudottaisi kuitenkin tarkastelusta pois huomattavan osan tuomioista. Tässä tutkimuksessa onkin päädytty ratkaisuun, että ajokieltojen pituutena pidetään ajanjaksoa päärikoksen tapahtumapäivästä ajokiellon päättymispäivään ja tarkasteluun kelpuutetaan kaikki tuomiot riippumatta syyksiluettujen rikosten määrästä. Kun analyysivaiheessa erotetaan ne tapaukset, joissa tuomiolla on vain yksi syyksiluettu liikenne rikos, saadaan lasketuksi myös ajokieltojen pituus tällaisessa ”tyyppitapauksessa”.

2 Aineisto ja menetelmät

Tutkimusaineisto perustuu oikeushallinnon Ritu-tietojärjestelmään kirjattuihin rikosasioiden ratkaisuihin, joiden käräjä- tai hovioikeuden ratkaisupäivämäärä on vuoden 2017 aikana. Ritu-järjestelmästä saatava tieto kattaa muun muassa tuomioistuimen tiedot, ratkaisuun liittyvät rikosnimikkeet, ratkaisussa annetut seuraamukset, rikoksiin ja tuomionantoon liittyvät päivämäärät, sekä vastaajien perustietoja, kuten iän ja sukupuolen. Näiden lisäksi haimme jokaiselle aineiston vastaajalle tietoja heidän aiemmista rikoksista ja tuomioista. Kaikkea tutkimuksen kannalta oleellista tietoa ei ollut mahdollista saada Ritu-tietojärjestelmästä, joten linkitimme Ritu-ratkaisuihin niihin liittyvät tuomioasiakirjat ja koodasimme niistä manuaalisesti muuttujia edellä mainittujen tietojen lisäksi.

Aineistohaun ensimmäisessä osassa haimme ratkaisut, joissa vakavin syyksi luettu syytekohta on perusmuotoinen rattijuopumus. Työlään koodausprosessin vuoksi otimme aineistoon satunnaisotoksella noin neljäsosan ($n=1\,584$) vuoden 2017 ratkaisuista. Alkoholin promillemäärää verestä tai alkoholin määrää uloshengitetystä ilmasta ei kirjata Ritu-järjestelmään, joten nämä tiedot oli haettava tuomioasiakirjoista. Muita tuomioasiakirjoista koodattavia muuttujia olivat rattijuopumukseen johtaneet huumausaineet ja huumausaineiden aineenvaihduntatuotteet, aiheutetut vaaratilanteet, päihtyneenä kuljettu ajomatka, tapahtumapaikan taajama-aste, vuorokauden-aika, käytetty ajoneuvolaji, sääolosuhteet ja mukana olevat matkustajat.

Aineistohaun toisessa vaiheessa haimme satunnaisotoksen vuoden 2017 ratkaisuista, joissa vakavin syyksi luettu syytekohta on törkeä rattijuopumus ($n=1\,452$). Kolmannessa vaiheessa täydensimme aineistoa niillä ratkaisuilla, joissa vastaajalle on tuomittu ajokieltoa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja otimme tapauksista satunnaisotoksen ($n=647$). Linkitimme myös näihin otoksiin tuomioasiakirjat ja koodasimme niistä edellä kuvatulla tavalla tietoja vastaavia tietoja muun muassa rikostapahtuman olosuhteista ja aiheutetuista vaaratilanteista. Ajokieltojen tarkastelua varten yhdistimme otokset yhdeksi aineistoksi ($n=3\,683$).

Tutkimuksen päämenetelmiä ovat kuvailevat tilastolliset menetelmät ja regressioanalyysi. Tämän ohella käytäntöä ja siinä noudatettavia perusteita ja periaatteita tarkastellaan tuomioperustelujen valossa.

3 Rattijuopumuksen rangaistuskäytännön yleiskuvaus

3.1 Vankeusrangaistukset koko aineistossa syytekohtien ja aiempien tuomioiden määrän mukaan

Tarkastellaan ensin kaikkia aineistomme lainvoimaisia tuomioita (n=1 531). Taulukon 1 on laskettu vankeusrangaistuksen saaneiden osuuksia tuomituista sen mukaan, kuinka paljon tuomion saaneella on ollut aiempia rattijuopumustuomioita edeltävien viiden vuoden ajalta ja kuinka paljon kyseisessä tuomiossa oli syyksiluettuja rikoksia. Taulukosta havaitsemme ensinnäkin, että vankeusrangaistuksen saaneiden osuus koko aineiston tuomioista oli 8 prosenttia. Toiseksi, aiempien tuomioiden määrä ja syyksiluettujen rikosten määrä kasvattavat odotetusti vankeusrangaistuksen saamisen todennäköisyyttä. Tyypillisimpiä ovat tapaukset, joissa tuomitulla henkilöllä ei ole lainkaan aiempia rattijuopumustuomioita ja syytekohtia on korkeintaan kaksi. Tällaisista tapauksista, jotka muodostavat 56 % kaikista tutkimistamme tuomioista, ei tuomittu yhtään vankeusrangaistusta. Myös tapauksissa, joissa taustalla on yksi aiempi rattijuopumustuomio ja syyksiluettuja rikoksia on korkeintaan kaksi, vankeusrangaistukset ovat hyvin harvinaisia.

Taulukko 1. Vankeusrangaistusten osuus (%) tuomioista aiempien rattijuopumustuomioiden ja samassa tuomiossa syyksiluettujen rikosten määrän mukaan (suluissa N)

Syyksi luettuja rikoksia samassa tuomiossa							
		Yksi	Kaksi	Kolme	Neljä	Viisi tai enemmän	Yhteensä
Aiempia tuomioita rattijuopumuksista	Ei yhtään	0 (558)	0 (302)	4 (90)	14 (22)	20 (5)	1 (977)
	Yksi	3 (97)	2 (95)	9 (55)	19 (21)	13 (16)	6 (284)
	Kaksi	10 (19)	12 (25)	17 (42)	20 (15)	37 (8)	17 (109)
	Kolme	20 (5)	33 (9)	31 (26)	40 (5)	46 (13)	35 (58)
	Neljä tai enemmän	0 (1)	54 (13)	57 (44)	41 (17)	79 (28)	59 (103)
	Yhteensä	1 (680)	3 (444)	19 (257)	24 (80)	49 (70)	8 (1531)

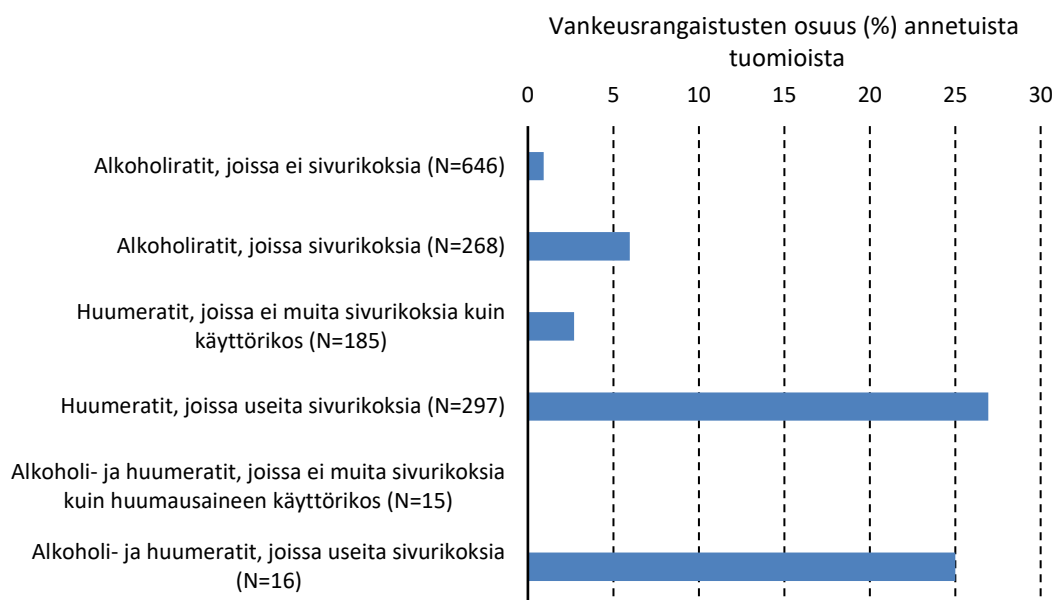
3.2 Vankeus- ja sakkorangaistukset vaikuttavan aineen ja syyksiluettujen rikosten määrän mukaisissa osaryhmissä

Seuraavaksi jaetaan aineisto osaryhmiin ensinnäkin sen mukaan onko tuomioon johdaneessa teossa päihtymyksen syynä 1) alkoholi, 2) huumausaine vai 3) näiden yhdistelmä. Toiseksi huomioidaan, onko tuomiossa yksi vai useampia syyksiluettuja rikoksia.

Alkoholirattijuopumuksia koskevissa tuomioissa rattijuopumus voi olla ainoa syyksiluettu rikos, jolloin voimme tehdä päätelmiä nimenomaan tämän teon piirteiden yhteydestä annettuun rangaistukseen. Voimme esimerkiksi tarkastella, missä määrin havaittu veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus vaikuttaa annettuun rangaistukseen. Usein on kuitenkin niin, että tuomiossa on rattijuopumuksen lisäksi muitakin syyksiluettuja rikoksia kuten kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tällöin on syytä ottaa nämä tuomiot erikseen tarkasteltavaksi ja analysoida, miten näiden ns. sivurikosten ja niiden piirteiden vaikutus annettuun rangaistukseen muotoutuu.

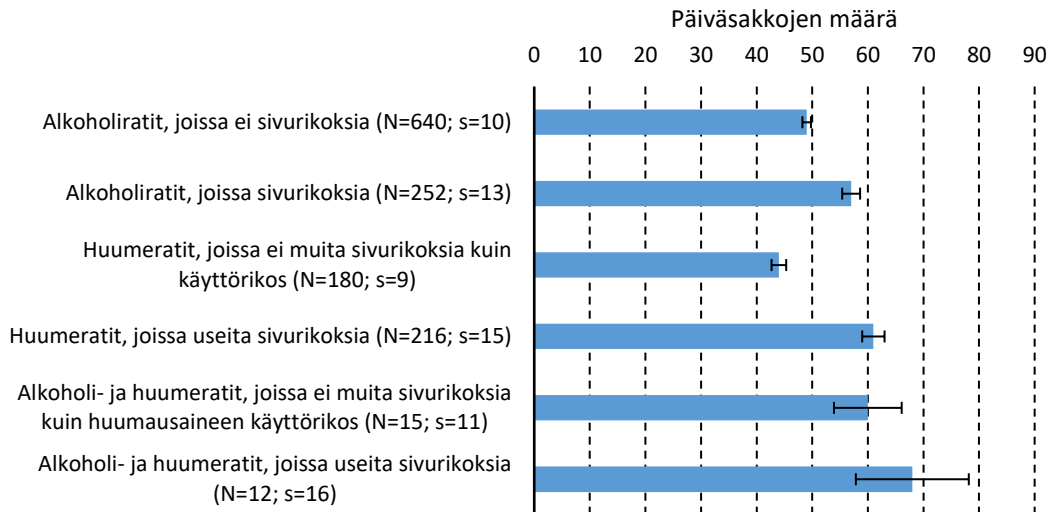
Samaa periaatetta tulee noudattaa myös huumausainerattijuopumuksia koskevien tuomioiden yhteydessä. Niissä on kuitenkin huomattava, että tuomioissa lähes poikkeuksetta luetaan vastaajan syyksi myös huumausaineen käyttörikos. Siksi meidän on erotettava huumausainerattijuopumustuomioista ne, joissa syyksiluettuina rikoksina ovat vain rattijuopumus ja huumausaineen käyttörikokset ja ne, joissa syyksiluettuja rikoksia on vähintään kolme.

Kuviossa 1 on esitetty vankeustuomioiden suhteelliset osuudet näin muodostetuissa ryhmissä. Yleishavaintona voi sanoa, että vankeusrangaistukset ovat harvinaisia kaikissa muissa ryhmissä paitsi huumerateissa, joissa on useita sivurikoksia. Tuossa ryhmässä annettiin kaikkiaan 79 ehdollista tai ehdotonta vankeusrangaistusta, mikä on 27 prosenttia kaikista kyseisen ryhmän tuomioista. Alkoholirateissa vankeusrangaistuksen saamista selittää, kuten jo taulukosta 1 havaitsimme, useat aiemmat rattijuopumustuomiot.



Kuvio 1. Vankeustuomioiden suhteelliset osuudet (%) aineiston eri osaryhmissä

Kuviossa 2 on tarkasteltu sakkotuomioiden keskimääräistä pituutta samoissa kuudessa osaryhmässä. Samalla näemme ryhmien koot. Ryhmien välillä on merkitseviä eroja. Ensinnäkin, jos vertaamme ryhmiä, joissa ei ole sivurikoksia (paitsi huumerateissa käyttörikos), puhtaissa huumerateissa tuomiot ovat lievempiä, keskimäärin 44 päiväsakkoa. Puhtaissa alkoholirateissa luku on 49 päiväsakkoa ja tapauksissa, joissa on löydetty sekä alkoholia että huumeita, tuomio on ollut keskimäärin 60 päiväsakkoa (N=15, joten laaja luottamusväli). Sivurikokset nostavat luonnollisesti rangaistusten ankaruutta mutta tavalla, että ryhmien välillä ei ole merkitseviä eroja. Toisin sanoen, puhtaissa alkoholirateissa, puhtaissa huumerateissa ja "sekarateissa" tuomio on 60 päiväsakon tuntumassa, jos tuomioon liittyy sivurikoksia.



Kuvio 2. Päiväsakot keskimäärin aineiston eri osaryhmissä (95 % luottamusväleinen)

Seuraavaksi tarkastelemme sakkotuomioiden ja vankeustuomioiden tasoa ja vaihtelua neljässä ensin mainitussa osaryhmässä erikseen. ”Sekaratteja” ei tarkastella tämän tarkemmin tapausten vähäisen määrän vuoksi. Sakkorangaistuksia kuvaillaan ja niiden vaihtelua selitetään tilastollisin menetelmin. Vankeusrangaistuksia tarkastellaan kolmen ensimmäisen ryhmän osalta laadullisesti kuvaamalla ja neljännen ryhmän osalta tilastollisesti.

4 Alkoholirattijuopumusten rangaistuskäytäntö

4.1 Alkoholirattijuopumukset, kun tuomiossa on yksi syyksi luettu rikos

Tarkastelemme ensiksi alkoholirattijuopumuksia silloin, kun ne ovat annetuissa tuomioissa ainoana rikoksena. Tällöin saamme esille rattijuopumuksen piirteiden vaikutuksen annettuun rangaistukseen ilman, että juttuun mahdollisesti liittyvät sivurikokset pääsisivät vaikuttamaan rangaistuksen ankaruuteen. Näitä oli aineistossamme yhteensä 646. Näistä kuudessa tapauksessa tuomittiin ehdoton vankeusrangaistus eikä yhdessäkään ehdollista vankeutta. Lopuissa 640 tapauksessa tuomittiin päiväsakkoja.

4.1.1 Vankeusrangaistukset

Alkoholirattijuopumuksista annetuista tuomioista, joissa oli vain yksi syyksi luettu rikos, kaikista 646 tuomiosta kuudessa annettiin ehdoton vankeusrangaistus eikä yhdessäkään ehdollista vankeutta. Liitetaulukoon 2 on tehty kooste näistä kuudesta tuomiosta ja niiden perusteluista. Tyypillinen rangaistus oli 30–40 päivää vankeutta, joka muutettiin neljässä tapauksessa yhdyskuntapalveluksi ja yhdessä tapauksessa valvontarangaistukseksi. Yhdessä tapauksessa vastaaja ei halunnut yhdyskuntapalveluun.

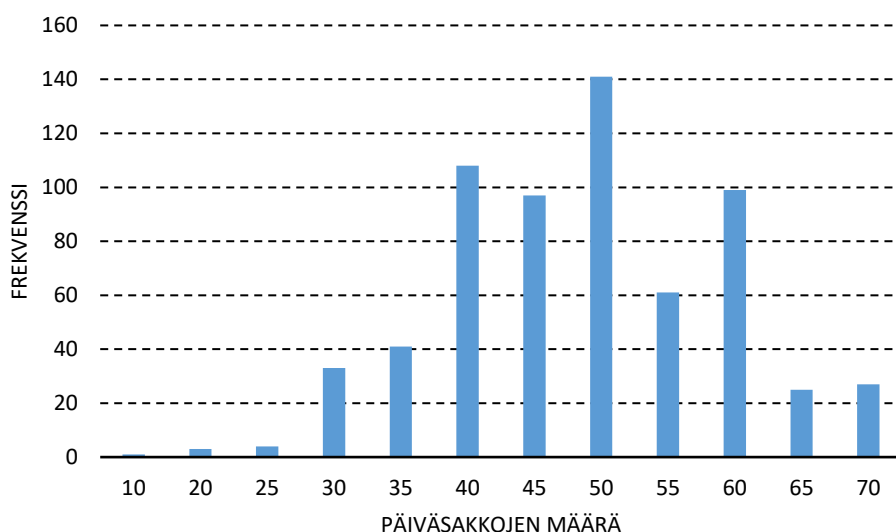
Kaikille tapauksille oli yhteistä, että veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus oli varsin lähellä törkeän rattijuopumuksen rajaa. Joskus tämä mainittiinkin erikseen ratkaisun perusteluissa. Toinen yhteinen piirre oli, että ratkaisun perusteluissa viitattiin tekijän aiempiin rattijuopumustuomioihin. Aiempien tuomioiden määrä vaihteli yhden ja kolmen välillä ollen tyypillisesti yksi rattijuopumustuomio. Perusteluissa ei kuitenkaan yksinomaan viitattu vain aiempiin rattijuopumuksiin vaan yleisemmin aiempiin rikoksiin. Aikaisempien tuomioiden määrää ja rikosten laatua ei kaikissa tapauksissa yksilöity. Esimerkiksi tapauksessa, jossa henkilöllä oli taustallaan kaksi törkeää rattijuopumusta ja jolle tuomittiin 50 päivää vankeutta, ratkaisua perusteltiin seuraavasti: ”Ottaen huomioon rikosrekisteriotteesta ilmenevä vastaajan rikollisuus ja sen toistuvuus, käräjäoikeus katsoo, ettei ehdollisella vankeusrangaistuksella ole ollut vaikutusta vastaajan käyttäytymiseen. Käräjäoikeus katsoo, että vastaaja tulee tuomita nyt hänen syykseen luetusta teosta vankeusrangaistukseen, joka tulee määrätä ehdottomana”.

Huomattavakaan aikaisempien rattijuopumustuomioiden määrä ei kuitenkaan aina johtanut vankeusrangaistuksiin. Liitetaulukkoon 3 on koottu tietoja neljästä löydetystä tuomiosta, joissa syyksiluettuja rikoksia oli yksi, aikaisempia rattijuopumustuomioita viideltä edeltävältä vuodelta oli vähintään kolme ja annettuna tuomiona oli kuitenkin sakkoa. Veren alkoholipitoisuus promilleina vaihteli näissä 0,66 ja 0,98 välillä eli oli keskimäärin jonkin verran alhaisempi kuin niissä, joissa seurauksena oli vankeutta. Näistä neljässä tapauksessa tuomittiin keskimäärin 44 päiväsakkoa, joka on itse asiassa selkeästi alle keskiarvon yhden syyksiluetun alkoholiratin tuomioissa. Tuomioiden perusteluille on tyypillistä tietty fraasinomaisuus. Esimerkiksi tapauksessa, jossa taustalla oli kolme törkeää rattijuomusta vuosina 2013–2016 ja rangaistuksena oli 35 päiväsakkoa, perusteluna oli: ”Asiassa ei ole ilmennyt seikkoja, jotka antaisivat aiheutta poiketa vakiintuneesta rangaistuskäytännöstä. Sakkorangaistus on yleisen rangaistuskäytännön mukainen seuraamus vastaajan syyksi luetusta rikoksesta. Sakkorangaistuksen määrässä on otettu huomioon rikoksen vahingollisuus ja vaarallisuus, teon vaikuttimet sekä niistä ilmennyt tekijän muu syyllisyys.”

4.1.2 Päiväsakot

Päiväsakkojen keskiarvo alkoholirattijuopumuksissa, joissa oli yksi syyksi luettu rikos, oli 49. Päiväsakot jakautuivat kuvion 3 mukaisesti noudatellen suhteellisen hyvin normaalijakaumaa. Poikkeamat normaalijakaumasta johtuvat lähinnä siitä, että tuomioistuimet suosivat ilmeisesti tasakymmenin annettuja päiväsakkotuomioita.

Taulukkoon 2 on ristiintaulukoitu veren alkoholipitoisuus (tai alkoholin määrä hengitysilmassa) ja päiväsakkojen määrä. Taulukosta käy selville muuttujien vahva yhteys ja korrelaatiokertoimeksi luokittelemattomille muuttujille saadaan niinkin korkea kuin 0,83. Jos verrataan tulosta Rovaniemen hovioikeuspiirin laatimaan suositukseen (ks. liite 1), näyttää siltä, että nyt havaittu rangaistuskäytäntö on jonkin verran tuota suositusta ankarampi. Alueellisia eroja kuitenkin saattaa olla ja niihin palataan myöhemmin.



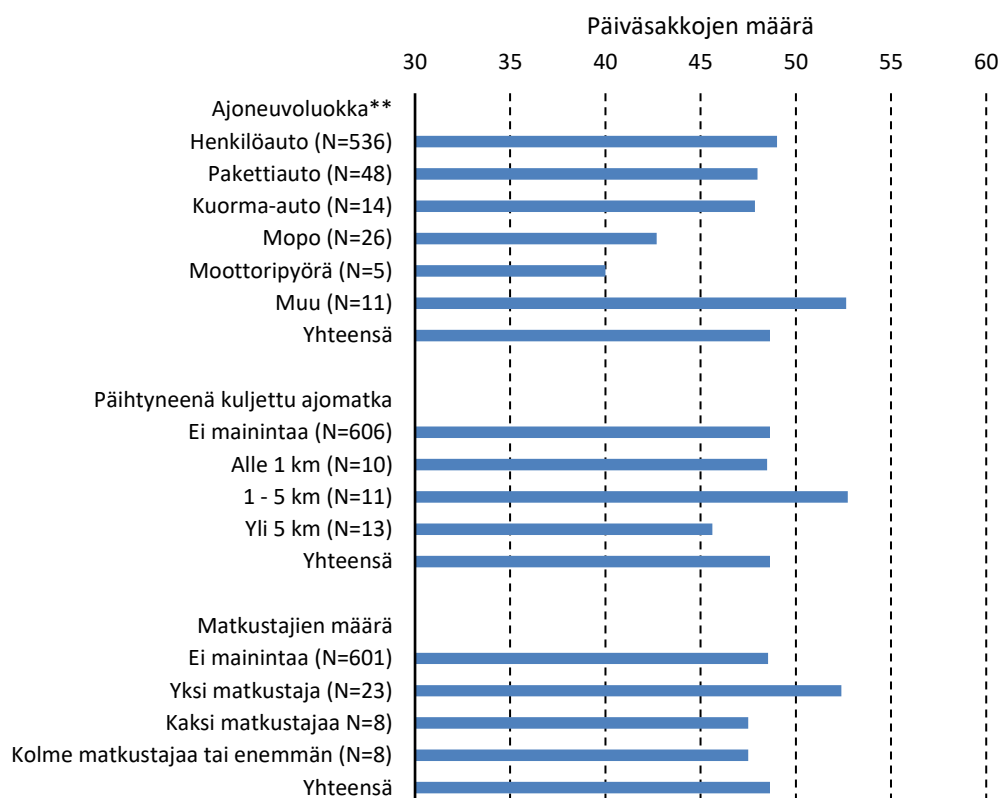
Kuvio 3. Päiväsakkojen jakauma alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia (N=639)

Taulukko 2. Päiväsakkojen yhteys verestä tai hengitysilmosta mitattuun alkoholin määrään alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia (N=639)

		Päiväsakkojen määrä (suluissa luokan keskiarvo)					Yht.
		-40 (32)	40-49 (42)	50-59 (52)	60-69 (61)	70-79 (70)	
Alkoholin määrä veressä promilleina tai hengitysilmassa mg/l (promilleiksi muutettuna)	.50-.59	48	90	0	1	0	139
	.60-.69	27	62	20	0	0	109
	.70-.79	6	32	57	0	0	95
	.80-.89	1	18	67	1	0	87
	.90-.99	0	4	35	35	0	74
	1.00-1.09	0	0	16	53	1	70
	1.10-	0	0	6	35	24	65
Yhteensä		82	206	201	125	25	639

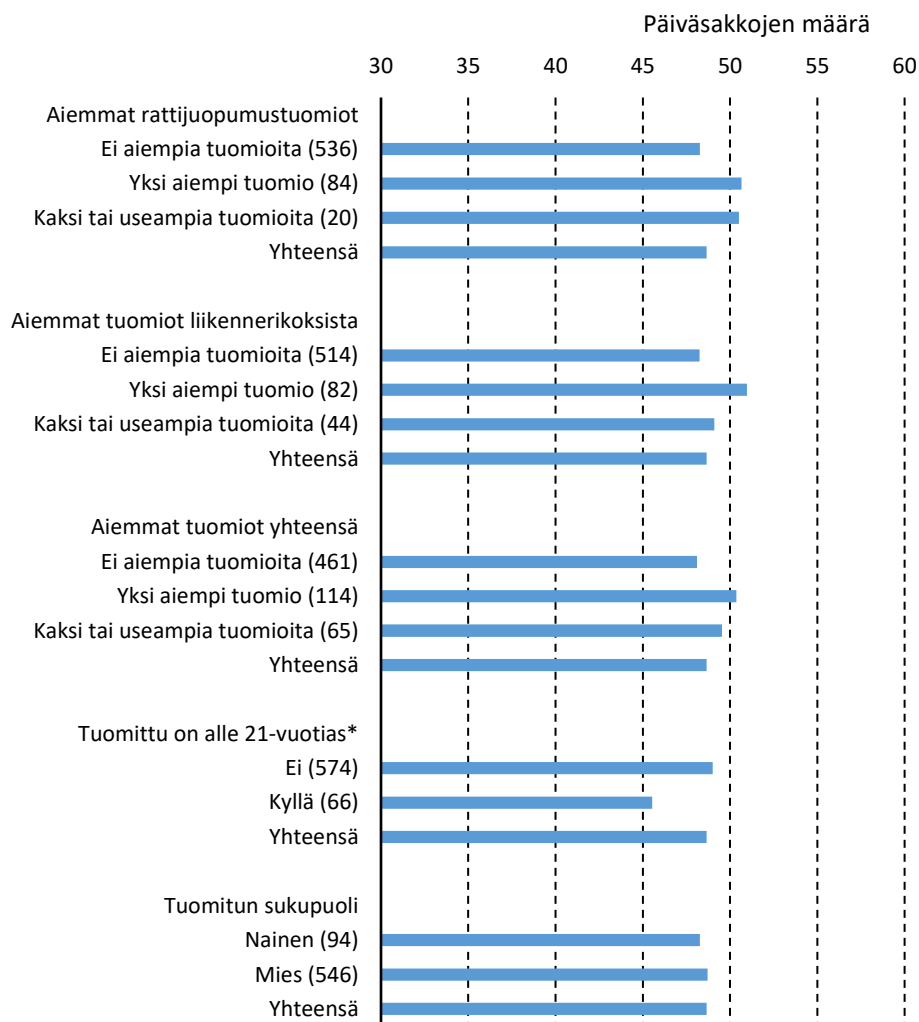
Muut päiväsakkojen vaihtelua mahdollisesti selittävät tekijät voidaan jakaa kolmeen ryhmään: tilanetekijät, tuomitun henkilön ominaisuuksiin liittyvät tekijät ja tuomioiden alueelliseen vaihteluun liittyvät tekijät. Näistä ensimmäiseen ryhmään kuuluvia tekijöitä ovat käytetyn ajoneuvon ajoneuvoluokka, päihtyneenä kuljettu ajomatka ja mukana olleiden matkustajien määrä. Näistä muuttujista lähinnä ajoneuvoluokka näyttää olevan yhteydessä rangaistuksen ankaruuteen niin, että mopolla ja moottoripyörällä juopuneena ajaneet ovat saaneet muita lievemmän rangaistuksen (kuvio 4). Tämä saattaa liittyä siihen, että kyseisillä ajoneuvoilla liikkuvat muita yleisemmin nuoret kuljettajat, joita rangaistaan, kuten myöhemmin huomataan, hiukan lievemmin kuin aikuisia. Päihtyneenä kuljettu ajomatka tai matkustajien määrä eivät näytä olevan yhtey-

dessä tuomittujen päiväsakkojen määrään. Täytyy toki muistaa, että valtaosassa tuomiota koskevia asiakirjoja ei ollut lainkaan mainintaa näistä tekijöistä, joten tuloksia voi pitää tältä osin korkeintaan suuntaa-antavina.



Kuvio 4. Päiväsakot keskimäärin käytetyn ajoneuvon ajoneuvoluokan, päihtyneenä kuljetun ajomatkan ja matkustajien määrän mukaan alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia (N=639)

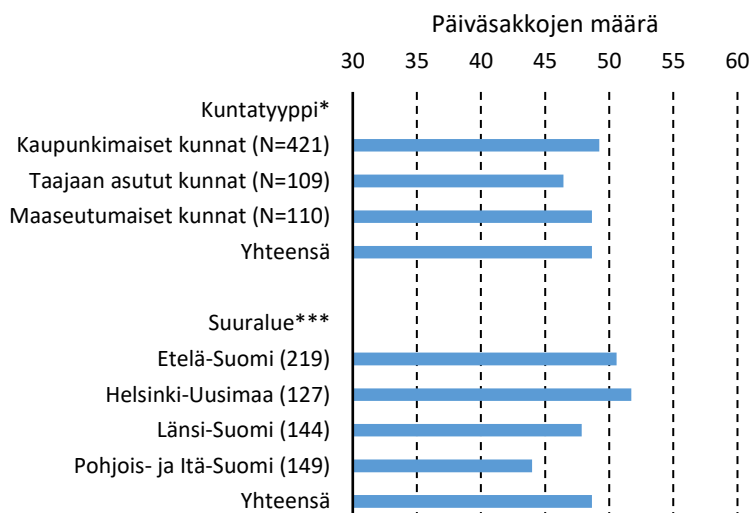
Tuomitun henkilöön liittyvistä tekijöistä tarkasteltiin hänen aikaisempia tuomioitaan tutkittua tuomiota edeltäneiden viiden vuoden ajalta, hänen ikäänsä ja sukupuoltaan (kuvio 5). Yllättävänä tuloksena voitaneen pitää, että aiemmilla rattijuopumuksista, kaikista liikenne rikoksista tai muista rikoksista saaduilla tuomioilla ei ollut systemaattista yhteyttä tuomittujen päiväsakkojen määriin. Luultavasti on niin, että aiemmat tuomiot vaikuttavat lähinnä rangaistuslajin valintaan, kun harkitaan siirtymistä sakoista vankeuteen. Tekijän ikää tarkasteltiin jakamalla tuomitut alle 21-vuotiaisiin ja aikuisiin. Tulos oli odotettu: nuoret saivat keskimäärin neljä päiväsakkoa lievemmän tuomion kuin aikuiset. Tuomitun sukupuolella ei ollut merkitystä rangaistuksen ankaruuteen.



Kuvio 5. Päiväsakot keskimäärin tuomitun aikaisempien tuomioiden, iän ja sukupuolen mukaan alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia (N=640)

Sakkorangaistusten alueellista jakaumaa tarkastellaan aluksi kuntatyyppin ja suuralueen mukaan (kuvio 6). Voisi olettaa, että maaseutumaaisissa kunnissa, joissa välimatkat ovat usein pitkiä ja liikenne hiljaisempaa kuin kaupungeissa, rattijuopumukseen suhtauduttaisiin hiukan sallivammin kuin vilkkaasti liikennöidyillä kaupunkialueilla, joissa rattijuopon todennäköisyys aiheuttaa vaaraa muille tielläliikkuville on suurempi kuin maaseudulla. Näyttää kuitenkin siltä, että erityisesti taajaan asutuissa kunnissa rangaistuskäytäntö on lievempi kuin kaupunkimaisissa kunnissa tai selvästi maaseutumaaisissa kunnissa. Taajaan asutut kunnat tosin ovat usein maaseudun palvelukeskuksia, joissa käydään asioimassa ympäröivältä maaseudulta.

Edellistä selvempiä alueellisia eroja rangaistusten ankaruudessa saadaan kuitenkin, kun tarkastellaan päiväsakkojen keskimääriä suuralueittain. Erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa tuomiot ovat muuta maata lievempiä. Myös Länsi-Suomessa tuomitaan keskimäärin kolme päiväsakkoa vähemmän kuin Helsinki-Uusimaalla.



Kuvio 6. Päiväsakot keskimäärin tapahtumapaikan kuntatyyppin ja suuralueen mukaan alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia (N=640)

Edellä tehty havainto rangaistusten epätasaisesta alueellisesta jakautumisesta liittyy tuomioistuinten epäyhtenäiseen rangaistuskäytäntöön. Kuviossa 7 onkin tarkasteltu päiväsakkojen keskimääriä tuomioistuimittain. Alhaisimpia päiväsakkoja määrätään Lapin ja Itä-Suomen, osin myös eräissä Länsi-Suomen käräjäoikeuksissa.

Lopuksi katsomme vielä, missä määrin eräät edellä kuvatuista tekijöistä selittävät päiväsakotuomioiden vaihtelua. Potentiaalisiksi selittäviksi tekijöiksi otetaan alkoholin määrä veressä/hengitysilmassa, tekijän nuoruus (onko tekijä alle 21-vuotias), tapahtumapaikan suuralue (Itä- ja Pohjois-Suomi, Länsi-Suomi, Etelä-Suomi vs. Helsinki-Uusimaa), tekijän aikaisempien rattijuopumusten määrä ja sukupuoli. Analyysissä käytetään eteenpäin askeltavaa lineaarista regressioanalyysiä, johon siis ohjelma laskee mukaan vain sellaiset selittävät muuttujat, joilla on itsenäistä selitysvoimaa selitettävään muuttujaan nähden. Analyysin tulokset (lopullinen malli) on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Päiväsakkojen vaihtelua selittävä malli alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia

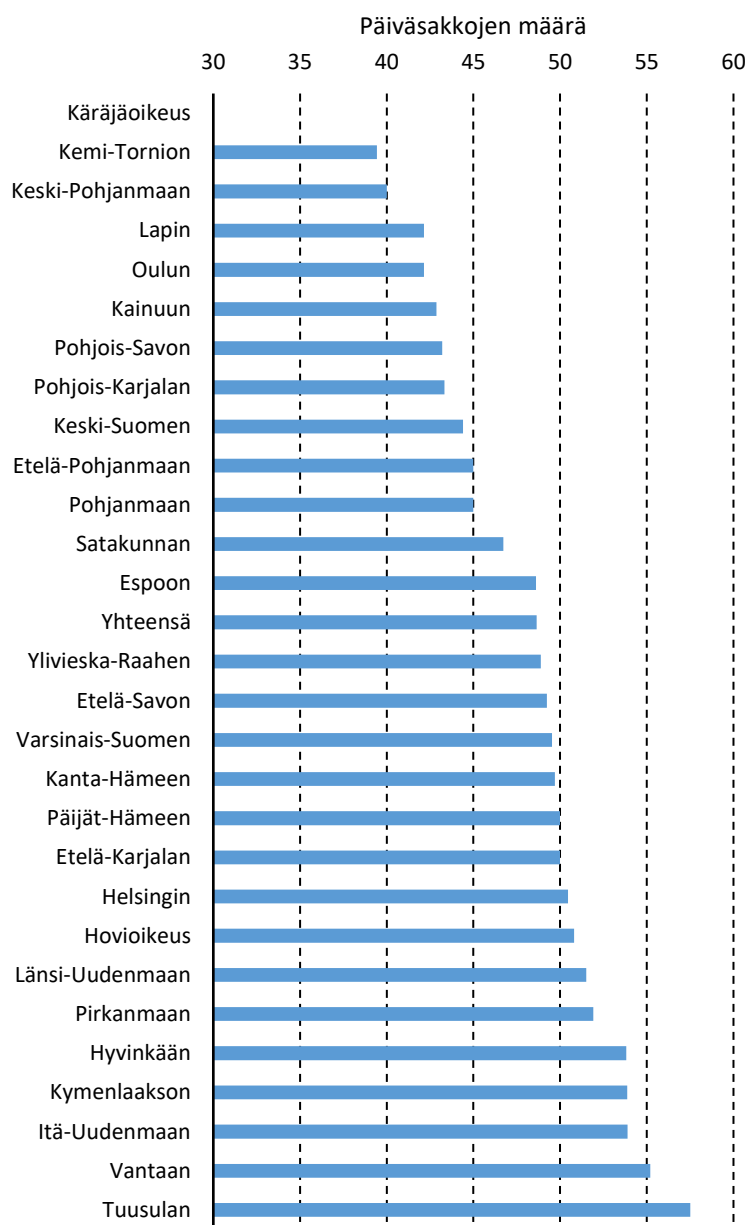
	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin (beta)	Merkitsevyys
Alkoholin määrä veressä/ hengitysilmassa*10	4,42	0,85	p<0,001
Tekopaikka Pohjois- tai Itä-Suomi	-6,16	-0,25	p<0,001
Tekopaikka Länsi-Suomi	-3,14	-0,13	p<0,001
Tuomittu on alle 21-vuotias	-1,98	-0,06	p=0,001

Selvästi vahvin päiväsakkojen vaihtelua selittävä tekijä on odotetusti veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus, joka selittää yksin noin 74 % päiväsakkojen vaihtelusta. Koko viiden selittävän muuttujan malli selittää 81 prosenttia tuomioiden vaihtelusta. Aluemuuttujien lisääminen malliin parantaa sen selitysstetta noin kuusi prosenttiyksikköä ja tuomitun iän merkitys jää vähäiseksi.¹

Regressiokerroin antaa havaintojen perusteella tehdyn arvion tai ennusteen siitä, miten paljon selitettävän muuttujan arvo muuttuu, jos selittävän muuttujan arvoa vaihdetaan yhden mittayksikön verran. Taulukosta näemme nyt esimerkiksi, että yhden promillen kymmenyksen lisäys veren alkoholipitoisuudessa (esimerkiksi 0,7 promillesta 0,8 promilleen) merkitsee tekemiemme havaintojen mukaan keskimäärin 4,42 päiväsakon lisäystä annetussa tuomiossa. Suurin piirtein samaan tulokseen pääsemme tarkastelemalla silmämääräisesti taulukkoa 1. Vastaavasti, jos tekopaikka (ja tuomio- paikka) on ollut Itä- tai Pohjois-Suomessa, päiväsakkoja tulee keskimäärin noin kuusi vähemmän, kuin jos teko olisi tapahtunut Helsingissä tai muualla Uudellamaalla. Länsi-Suomessa vastaava vähenemä on noin kolme päiväsakkoa. Nuori rikoksente- kijä saa keskimäärin kaksi päiväsakkoa vähemmän kuin muut. Aiemmillä rattijuopu- mustuomioilla ja sukupuolella ei ollut merkitystä tuomioiden vaihtelulle.

Taulukkoon on merkitty myös standardisoidut regressiokertoimet. Ne ovat riippumatto- mia selittävän muuttujan keskiarvosta ja keskihajonnasta ja niitä voidaan siten verrata keskenään. Näin ne kertovat selittäjän suhteellisesta osuudesta mallissa.

¹ Selityssasteet malleittain (prosentteina): malli 1: 74; malli 2: 79; malli 3: 80; malli 4: 81 ja malli 5: 81.



Kuvio 7. Päiväsakot keskimäärin käräjäoikeuksittain (+hovioikeuden tuomiot yhteensä) alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ei ollut muita syyksi luettuja rikoksia (N=640)

4.2 Alkoholirattijuopumusten rangaistuskäytäntö, kun tuomiossa on useita syyksi luettuja rikoksia

Aineistossamme oli kaikkiaan 268 sellaista tuomiota, joissa oli rattijuopumuksen (päärikos) lisäksi muita syyksiluettuja rikoksia. Näistä päiväsakkoja tuomittiin 252 tapauksessa, ehdollista vankeutta kahdessa tapauksessa ja ehdotonta vankeutta 14 tapauksessa.

4.2.1 Vankeusrangaistukset

Kuten jo todettiin aiemmin, alkoholirattijuopumustuomioissa, joissa syyksiluettuja rikoksia oli enemmän kuin yksi, annettiin kaksi ehdollista vankeusrangaistusta ja 14 ehdotonta vankeusrangaistusta. Liitetaulukoon 4 on koottu tietoja näistä tapauksista ja niistä annetuista rangaistuksista.

Usean syytekohtan vankeustuomioille voi löytää joitakin yhteisiä piirteitä. Promillemäärä on yleensä melko korkea: vähintään 0,89 promillea 12 tapauksessa. Niistä neljästä tapauksesta, joissa promillemäärä oli tätä alhaisempi, kahdessa oli neljä tai viisi aiempaa rattijuopumusta. Kahdessa muussa taas oli aiheutettu huomattavia vaaratilanteita muulle liikenteelle.

Kaikista 16 tuomiosta kymmenessä oli taustalla vähintään kolme aikaisempaa rattijuopumustuomiota. Molemmissa ehdollisissa tuomioissa oli kuitenkin tekijän taustalla vain yksi aiempi rattijuopumus. Näistä molemmissa oli aiheutettu konkreettinen vaaratilanne, toisessa oli tapahtunut tieltä suistuminen ja toisessa tuomittu oli törmännyt liikennevaloihin pysähtyneeseen autoon. Toisaalta kahdelle henkilölle on annettu ehdoton vankeusrangaistus myös tilanteessa, jolloin henkilöllä on ollut vain yksi aiempi rattijuopumustuomio viimeisten viiden vuoden aikana. Toisessa näistä kuljettaja on aiheuttanut huomattavan vaaratilanteen ajamalla vastaan tulevien kaistalla ja törmättyään vastaan tulevaan ajoneuvoon. Voi siis sanoa, että useimmissa tapauksissa vankeusrangaistukseen tuomitun taustalla on useita aiempia rattijuopumustuomioita tai tilanteessa on aiheutunut huomattavaa konkreettista vaaraa muille tiellä liikkujille.

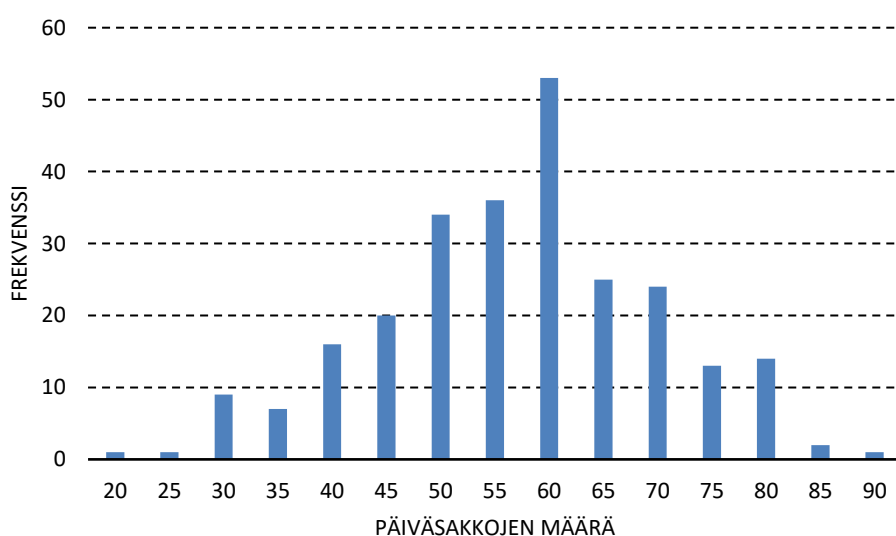
Tässäkin tapauksessa otimme vertailuun usean syytekohtan tuomioita, joissa seuraamuksena oli sakkoja mutta tuomitulla oli kuitenkin takanaan vähintään kolme rattijuopumustuomiota. Näitä tapauksia oli kaikkiaan 11 ja niistä tehty koonnos löytyy liitetaulukosta 5. Promillemäärä jää yhtä tapausta lukuun ottamatta kaikissa alle yhden eli ei liikuta lähellä törkeän rattijuopumuksen rajaa. Toisaalta aikaisempia tuomioita voi

olla useitakin; joukosta löytyy viiden, kuuden ja seitsemänkin aiemman tuomion tapaus. Myöskään aiheutetut konkreettiset vaaratilanteet yhdistettynä huomattavaan määrään aikaisempia tuomioita ei näytä aina johtavan vankeusrangaistukseen. Tapauksia näyttää jälleen yhdistävän monissa tapauksissa se, että tuomioiden perustelu noudattaa vakiintunutta fraseologiaa, kuten ”Tuomittu rangaistus on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen 55 päiväsakkoa” (liitetaulukko n, id 1154). Tuomioistuinten päätöksiä lukiessa kiinnittyy myös huomio siihen, että vaikka päätöksissä ja niiden perusteluissa saatetaan viitata tekijän saamiin aiempiin tuomioihin, tuomioiden määrää tai laatua ei useinkaan yksilöidä. Silloinkin kun näin tehdään, tuomioiden määrä ei aina vastaa sitä, mitä itse havaitsimme Ritu-aineiston perusteella.

4.2.2 Päiväsakot

Päiväsakkojen keskiarvo alkoholirattijuopumuksissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia, oli 57 eli kahdeksan päiväsakkoa enemmän kuin tapauksissa, joissa syyksi luettuja rikoksia oli vain yksi. Päiväsakot jakautuivat kuvion 8 mukaisesti noudatellen jälleen suhteellisen hyvin normaalijakaumaa.

Taulukkoon 4 on ristiintaulukoitu veren alkoholipitoisuus (tai alkoholin määrä hengitysilmassa) ja päiväsakkojen määrä. Kuviosta käy jälleen selville muuttujien vahva yhteys. Korrelaatiokerroin on kuitenkin selvästi alhaisempi kuin edellä, jossa sivurikoksia ei ollut: 0,61. Tulos on odotettu: Päiväsakotuomioihin, joissa on sivurikoksia mukana, vaikuttavat siis muutkin tekijät kuin päärikoksen keskeisin tekijä, veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus.



Kuvio 8. Päiväsakkojen jakauma alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (N=252)

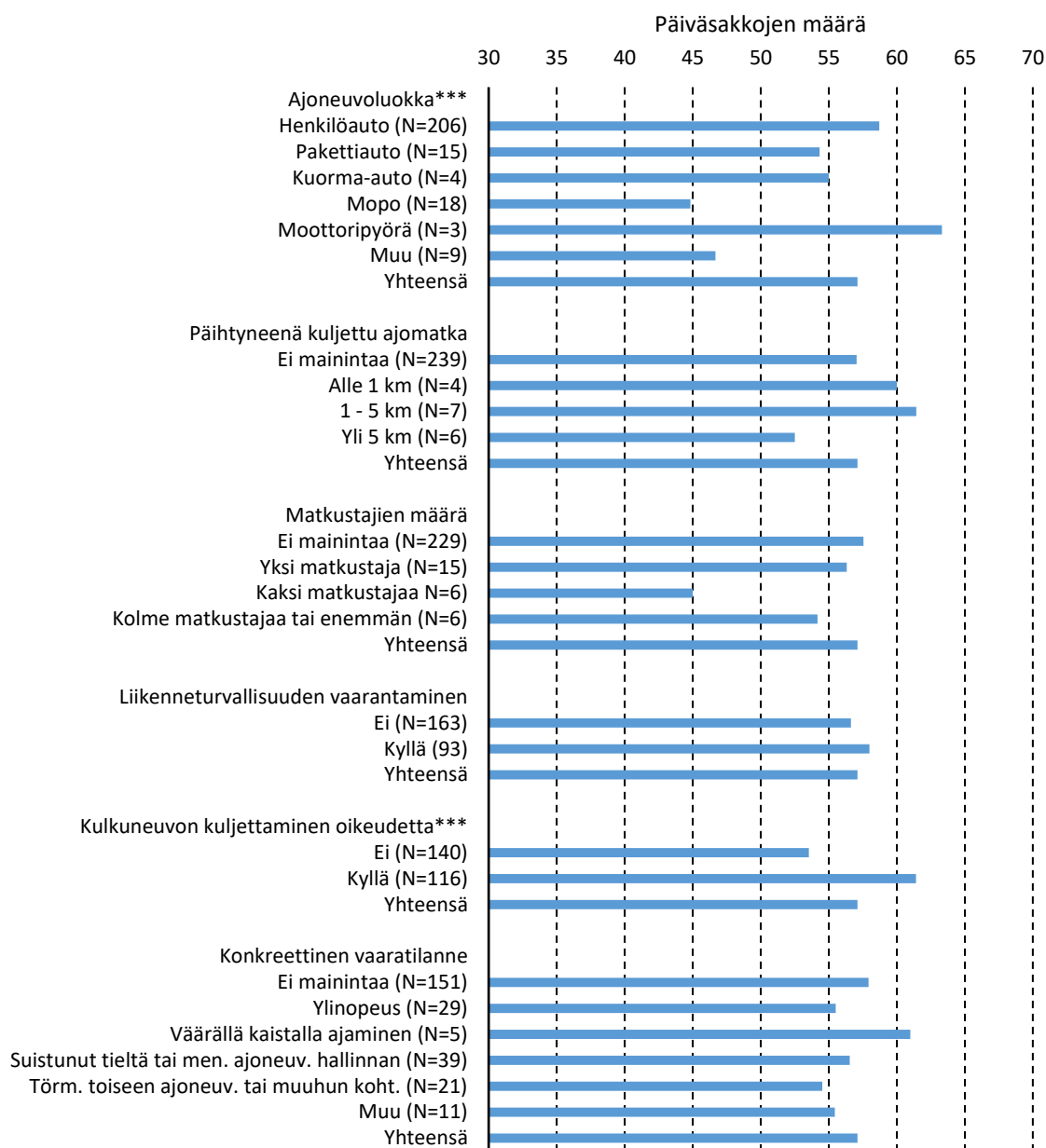
Taulukko 4. Päiväsakkojen yhteys verestä tai hengitysilmaasta mitattuun alkoholin määrään alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=252)

		Päiväsakkojen määrä (suluissa keskiarvo)						Yht.
		–40 (32)	40–49 (42)	50–59 (52)	60– 69 (61)	70–79 (70)	80– (80)	
Alkoholin määrä veressä promilleina tai hengitysilmassa mg/l (promilleiksi muutettuna)	.50–.59	15	12	11	6	1	1	46
	.60–.69	0	8	11	7	1	1	28
	.70–.79	1	9	15	17	1	2	45
	.80–.89	1	3	21	18	3	3	49
	.90–.99	0	2	7	13	5	1	28
	1.00–1.09	0	1	3	11	12	3	30
	1.10–	0	1	0	6	13	6	26
Yhteensä		17	36	68	78	36	17	252

Katsotaan seuravaksi miten sivurikokset ja muut tilannetekijät, tuomitun henkilön ominaisuuksiin liittyvät tekijät ja tuomioiden alueelliseen vaihteluun liittyvät tekijät liittyvät sakkotuomioiden ankaruuteen.

Selvästi tyypillisimmät sivurikokset olivat kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Edellisiä oli 45 prosentissa ja jälkimmäisiä 36 prosentissa tarkasteltavaan ryhmään kuuluvista tuomioista. Muita sivurikoksia oli varsin vähän, lähinnä liikenne rikkomuksia ja ajoneuvorikkomuksia.

Kuvioon 9 on koottu tietoja päiväsakkojen yhteydestä tilannetekijöihin ja sivurikoksiin.

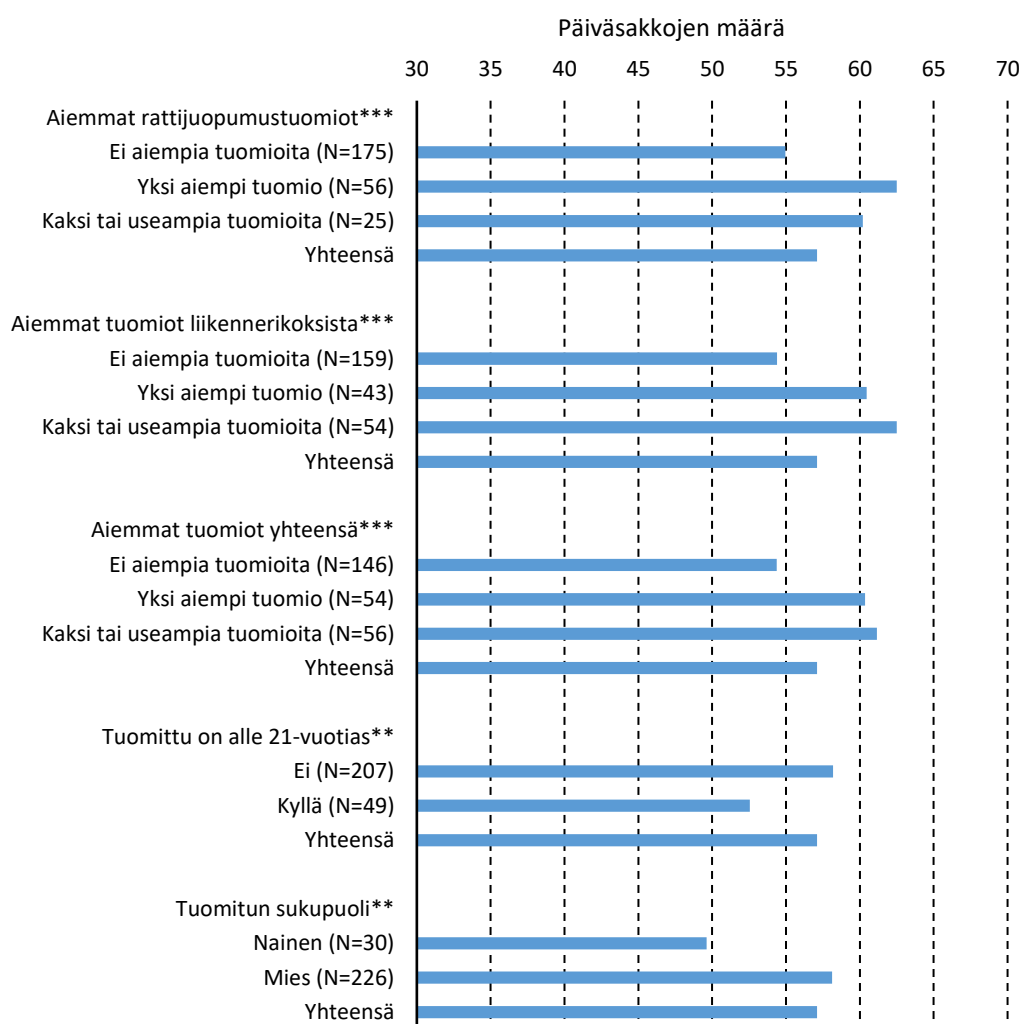


Kuvio 9. Päiväsakot keskimäärin käytetyn ajoneuvon ajoneuvoluokan, päihtyneenä kuljetun ajomatkan, matkustajien määrän, eräiden sivurikosten ja aiheutettujen vaaratilanteiden mukaan alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=256)

Kuviosta havaitaan, että ainoastaan kahdella tekijällä oli tilastollisesti merkitsevä yhteys päiväsakkojen määrään: ajoneuvoluokalla ja sillä, oliko kuljettajalla ajo-oikeutta vai ei. Ajoneuvoluokka vaikutti sillä tavoin, että lähinnä mopoilijat näyttävät saaneen muita pienempiä sakkoja. Myös ryhmään "muut" kuuluvat, johon kuuluu esimerkiksi

traktoreita, mönkijöitä ja työkoneita, saivat muita lievempiä rangaistuksia. Jos kuljettaja oli ajanut ajo-oikeudetta, päiväsakkoja määrättiin keskimäärin kuusi enemmän kuin niille, joilla tällaista tilannetta ei ollut. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai siihen liittyvät erilaiset konkreettiset vaaratilanteen aiheuttamiset eivät näyttäneet olevan yhteydessä sakkojen määrään.

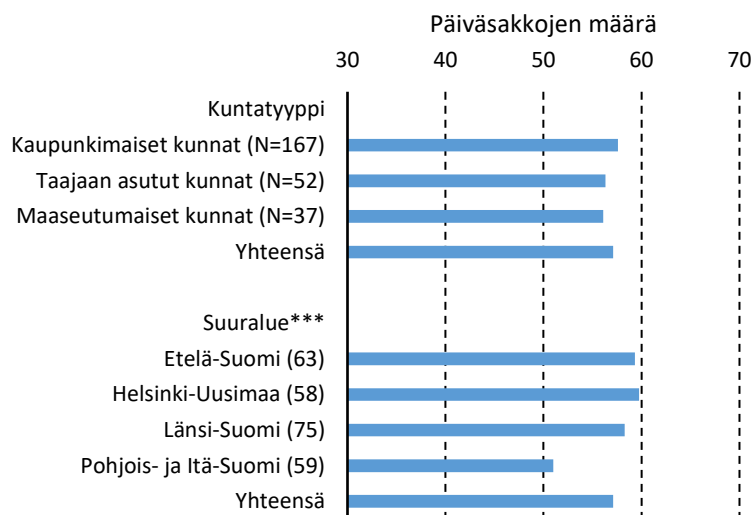
Kuvioon 10 on puolestaan koottu tietoja päiväsakkojen yhteydestä tuomitun henkilön ikään, sukupuoleen ja aiempiin rikoksiin tuomiota edeltävien viiden vuoden ajalta.



Kuvio 10. Päiväsakot keskimäärin tuomitun henkilön iän, sukupuolen ja aikaisempien rikosten mukaan alko-holirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=256)

Havaitsemme, että kaikki yllä mainitut tekijät ovat yhteydessä päiväsakkojen määrään: muita lievemmän tuomion saavat nuoret, naiset ja ne, joilla eri ole aiempia tuomioita. Tulokset vaikuttavat loogisilta muiden muuttujien paitsi sukupuolen osalta: tähän kysymykseen palaamme tuonnempana regressiomallin laskennan yhteydessä.

Sakkorangaistusten vaihtelua kuntatyyppin ja suuralueen mukaan on tarkasteltu kuviossa 11. Havainto on pitkälle sama, jonka teimme jo edellä kun tarkastelimme yhden rikoksen rattijuopumustuomioita: kuntatyyppillä ei sinänsä ollut merkitystä rangaistusten ankaruuteen mutta erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa rangaistuskäytäntö on muuta maata lievempi. Sama havainto näyttää toistuvan tuomioistuinkohtaisessa tarkastelussa (kuvio 12): muita lievempiä tuomioita määrätään lähinnä Pohjois- ja Itä-Suomen tuomioistuimissa. Tuomioistuinkohtaista tarkastelua tehtäessä tulee kuitenkin huomioda pienet tapausmäärät, mikä etenkin pienten tuomioistuinten kohdalla saattaa altistaa huomattavalle satunnaisvaihtelulle.



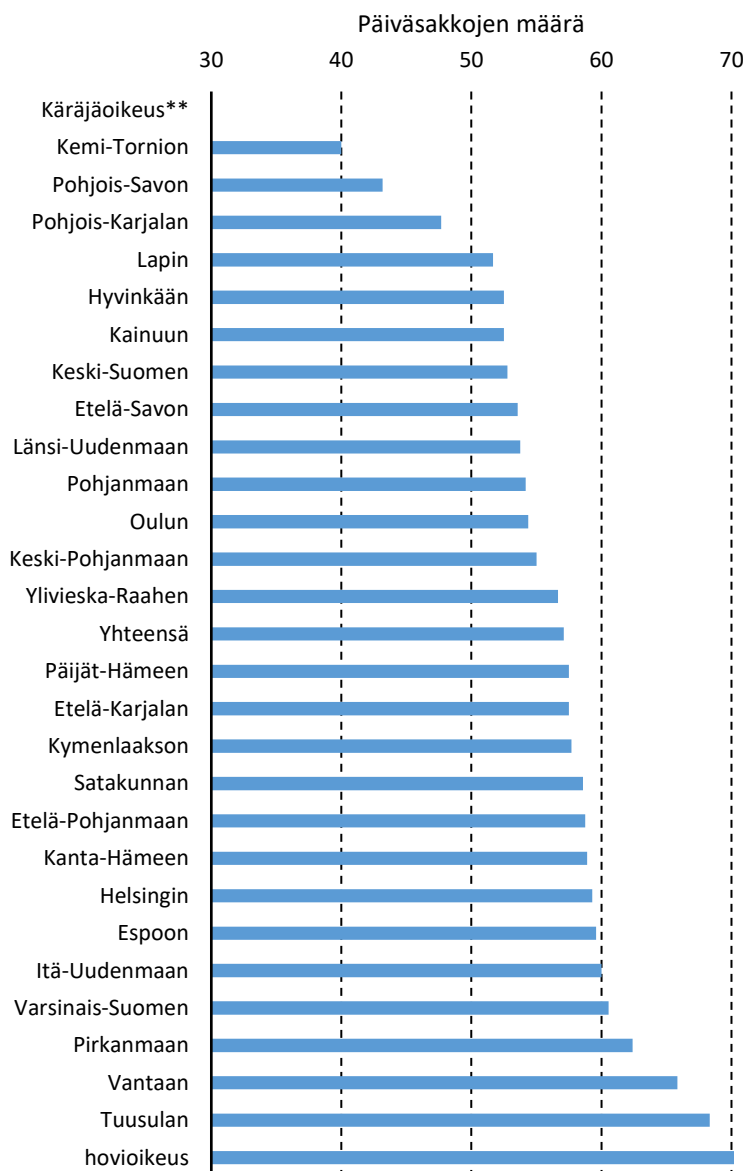
Kuvio 11. Päiväsakot keskimäärin kuntatyypeittäin ja suuralueittain alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=256)

Lopuksi laskemme vielä regressiomallin, johon selittäviksi muuttujiksi tuomme alkoholin määrän veressä/hengitysilmassa, tekijän nuoruuden (onko tekijä alle 21-vuotias), tekijän sukupuolen, tapahtumapaikan suuralueen (Itä- ja Pohjois-Suomi, Länsi-Suomi, Etelä-Suomi vs. Helsinki-Uusimaa), tekijän aikaisempien rattijuopumusten määrän ja sivurikosten lukumäärän. Lopullinen askeltava malli näyttää taulukon 5 mukaiselta.

Taulukko 5. Päiväsakkojen vaihtelua selittävä malli alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=256)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin (beta)	Merkitsevyys
Promillet*10	4,01	0,62	p<0,001
Pohjois- ja Itä-Suomi	-7,36	-0,24	p<0,001
Syyksi luettujen rikosten määrä	4,49	0,21	p<0,001
Tuomittu on alle 21-vuotias	-4,42	-0,14	p=0,002
Länsi-Suomi	-3,45	-0,12	p=0,007
Aikaisemmat rattijuopumukset	1,28	0,10	p=0,021

Malli selittää päiväsakkojen määrän vaihtelusta 56 prosenttia ja alkoholin määrä veressä tai hengitysilmassa selittää yksin 41 prosenttia päiväsakkojen vaihtelusta. Jokainen promillen kymmenyksen lisäys nostaa päiväsakkoja neljä kappaletta. Jos tuomio on annettu Pohjois- tai Itä-Suomessa vähennys on kuusi päiväsakkoa. Jokainen sivurikos ankaroittaa rangaistusta neljällä ja puolella päiväsakolla. Jos tuomittu on nuori, päiväsakkojen määrä laskee samoin neljällä ja puolella. Jos tuomio on annettu Länsi-Suomessa, vähennys on kolme ja puoli päiväsakkoa. Aikaisemmat rattijuopumustuomiot antavat noin yhden päiväsakon lisäyksen. Tuomitun henkilön sukupuoli ei selitä päiväsakkojen määrän vaihtelua.



Kuvio 12. "Päiväsakot keskimäärin käräjäoikeuksittain (+hovioikeuden tuomiot yhteensä) alkoholirattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=256)

5 Huumausainerattijuopumusten rangaistuskäytäntö

Huumausainerattijuopumuksista annettujen rangaistusten tasoa ja vaihtelua tarkasteltaessa voidaan soveltaa periaatteessa samaa periaatetta kuin edellä alkoholirattijuopumusten analyysissä: erotetaan tapaukset, joissa ei ole samassa tuomiossa muita sivurikoksia sekoittamassa tuomitun rangaistuksen määrää. Huumerattituomioissa kuitenkin lähes poikkeuksetta annetaan samalla rangaistus huumausaineen käyttörikoksesta. Tämän vuoksi tarkastelemmekin aluksi sellaisten tuomioiden rangaistuskäytäntöä, joissa on annettu tuomio yhdestä rattijuopumuksesta ja jossa ei ole muita sivurikoksia kuin huumausaineen käyttörikos. Tällaisia tapauksia oli aineistosamme kaikkiaan 185. Näistä määrättiin päiväsakkoja 180 tuomiossa, ehdollista vankeutta yhdessä tuomiossa ja ehdotonta vankeutta neljässä tuomiossa.

5.1 Huumausainerattijuopumukset, kun tuomiossa on ainoana oheisrikkosena huumausaineen käyttörikos

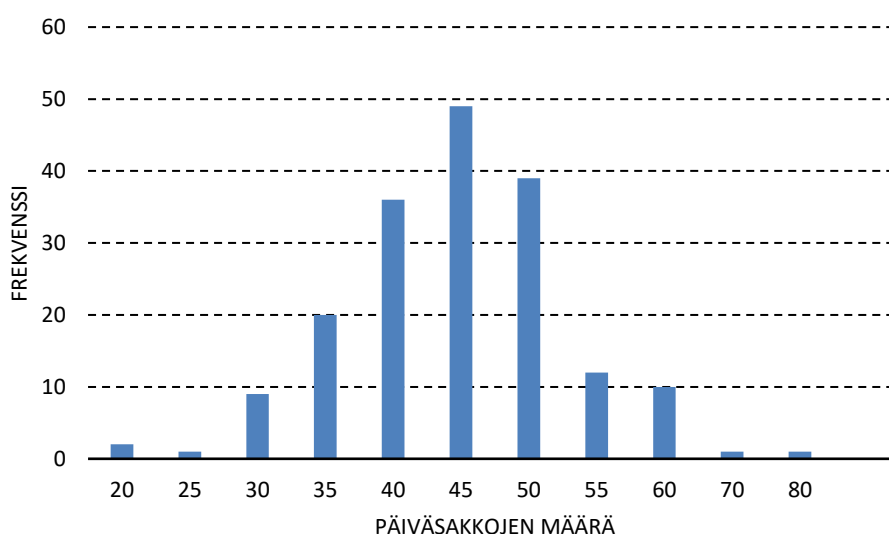
5.1.1 Vankeusrangaistukset

Vankeusrangaistukset ovat siis varsin harvinaisia huumerattituomioissa, joissa käyttörikos on ainoa oheisrikos. Liitetaulukkoon 6 on koottu tietoja näistä tuomioista. Tyypillinen rangaistuksen pituus on 20–30 päivää, yhdessä tapauksessa kuitenkin kolme kuukautta. Vaikuttava aine oli tyypillisesti amfetamiini ja/tai metamfetamiini. Hieman yllättäen aiemmat tuomiot vaihtelivat suuresti yhden ja 10 tuomion välillä. Ratkaisujen perusteluissa kuitenkin viitataan yleisesti tekijän aikaisempiin rattijuopumusrikoksiin.

Vertailun vuoksi tarkasteltiin myös sakkotuomioita, joissa käyttörikos oli ainoa oheisrikos ja aikaisempia tuomioita oli vähintään kolme. Tällaisia löytyi aineistosta kaikkiaan viisi. Liitetaulukkoon 7 on koottu tietoja näistä tuomioista. Aikaisempien tuomioiden määrä vaihteli kolmen ja 11 välillä. Yhdessä tuomiossa viitattiin useisiin aiempiin rattijuopumusrikoksiin ja pidettiin sitä rangaistuksen koventamisperusteena, jolloin rangaistusta kovennettiin 45 päiväsakosta 60 päiväsakkoon.

5.1.2 Päiväsakot

Kun tähän ryhmään kuuluvista huumerattijuopumuksista määrättiin päiväsakkoja (N=180), niiden määrä oli keskimäärin 45, mikä on neljä päiväsakkoa vähemmän kuin vastaavissa alkoholirattijuopumuksissa. Päiväsakot jakautuvat kuvion 13 mukaisesti. Kuviosta havaitsemme, että päiväsakkojen määrä jakautuu keskiarvon molemmin puolin normaali jakaumaa seuraillen.



Kuvio 13. Päiväsakkojen jakauma huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ainoana oheisrikoksena oli huumausaineen käyttörikos (N=180)

Alkoholirattijuopumuksista määrätty sakkorangaistukset olivat vahvasti yhteydessä veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuteen. Huumausaineet ovat yhteisnimitys varsin suurelle joukolle erilaisia huumaavia tai päihdyttäviä yhdisteitä, jolloin kysymys jonkin tietyn huumaavan aineen määrästä henkilön kehossa ei ole kovin mielekäs varsinkin kun eri aineiden erillisvaikutus ja niiden yhteisvaikutus henkilön ajokykyyn saattaa olla varsin vaihteleva. Näistä syistä rattijuopumuksia koskevissa säännöksissä onkin huumerattien osalta omaksuttu ns. nollatoleranssi: henkilö syyllistyy rattijuopumukseen jos hänen verestään ylipäättään löydetään jotain huumausaineksi luokiteltavaa ainetta tai ajokykyyn vaikuttavaa lääkeainetta, jota on nautittu ilman lääkemääräystä tai vastoin siinä olevaa annosteluohjetta.

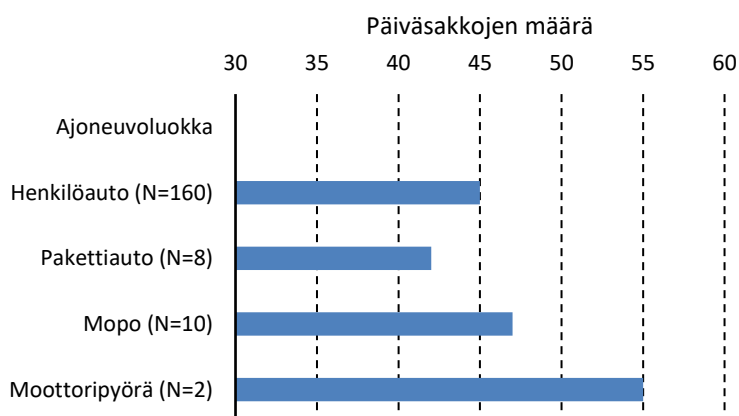
Seuraavaan taulukkoon 6 on kuitenkin laskettu tapaukset, joissa on ollut ainoana vaikuttavana aineena jokin seuraavista: 1) amfetamiinit tai metamfetamiinit, 2) betsodiatsepiinit ja 3) kannabis. Tutkimissamme 180 tuomiossa, joissa ei ollut muita oheisrikoksia kuin huumausaineen käyttörikos, noin kaksi kolmasosaa tapauksista kuului johonkin näistä kolmesta ryhmästä. Lisäksi taulukossa on omana ryhmänään tapaukset,

joissa voi olla vaikuttavana aineena johonkin muuhun kuin yllämainittuihin ryhmiin kuuluva aine tai yllämainittujen aineiden tai muiden aineiden yhdistelmä. Taulukosta havaitsemme, että joukosta erottuvat tapaukset, joissa vaikuttavana aineena on ollut pelkkä kannabis: niissä tapauksissa on annettu lähes kymmenen päiväsakkoa vähemmän kuin tapauksissa, joissa vaikuttavana aineena on ollut amfetamiini, metamfetamiini tai bentsodiatpiinien ryhmään kuuluva aine. Ero on myös tilastollisesti erittäin merkitsevä ($F=17,26$; $p<0,001$).

Taulukko 6. Päiväsakkojen määrä joissakin huumausaineryhmissä huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ainoana oheisrikkosena oli huumausaineen käyttörikos (N=180)

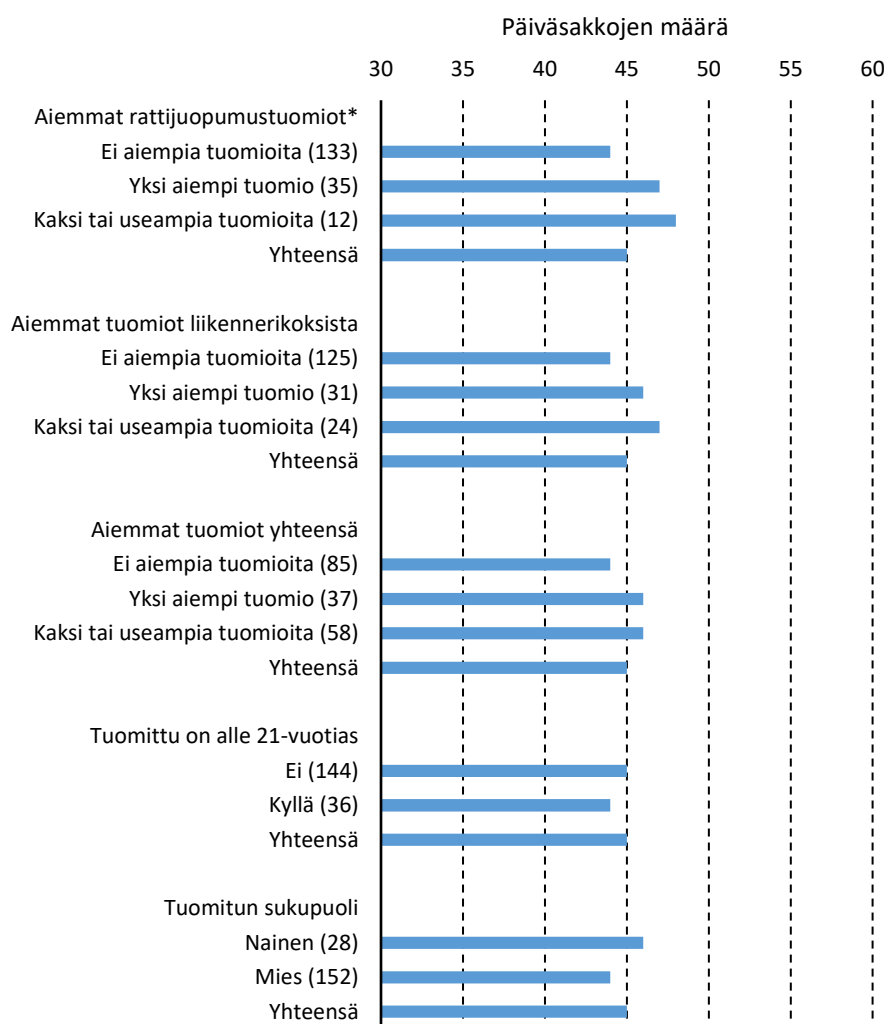
Veressä oli:	Keskiarvo	N
Useita vaikuttavia aineita	47,7	57
Vain amfetamiinia tai metamfetamiinia	47,2	52
Vain bentsodiatsepiinia	46,3	15
Vain kannabista	38,6	56
Yhteensä	44,6	180

Miten sitten tilannetekijät, tuomitun henkilön ominaisuuksiin liittyvät tekijät ja teko- paikka vaikuttavat sakkorangaistusten vaihteluun? Tilannetekijöistä saatiin tietoja vain käytetystä ajoneuvoluokasta, vaikka tapausmäärät jäivät senkin osalta pieniksi (kuvio 14). Tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ei havaittu.



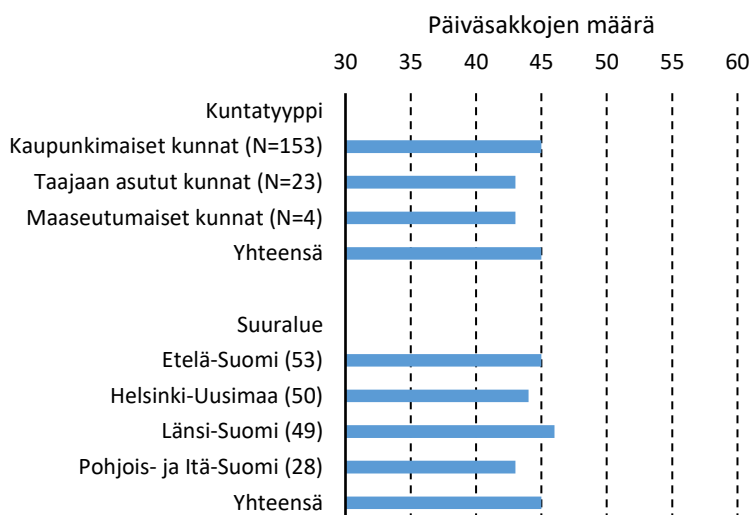
Kuvio 14. Päiväsakot keskimäärin ajoneuvotyyppittäin huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ainoana oheisrikkosena oli huumausaineen käyttörikos (N=180)

Tuomitun henkilön ominaisuudet ovat yhteydessä päiväsakkojen määrään kuvion 15 osoittamalla tavalla. Näistä ainoastaan aiemmat rattijuopumustuomiot ovat yhteydessä rangaistuksen ankaruuteen vaikka tässäkin tapauksessa yhteys on vain lievä.



Kuvio 15. Päiväsakot keskimäärin tuomitun aikaisempien tuomioiden, iän ja sukupuolen mukaan huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ainoana oheisrikoksena oli huumerattijuopumus (N=180)

Sakkorangaistusten alueellista vaihtelua tarkastellaan vielä kuntatyyppin ja suuralueen mukaan. Tarkastelu käräjäoikeuksittain ei ole mielekäs tapausten liian vähäisen määrän vuoksi. Kuviosta 16 havaitsemme, että alueellisilla tekijöillä ei ole tilastollisesti merkitsevää yhteyttä nyt tarkasteltavana oleviin tuomioihin.



Kuvio 16. Päiväsakot keskimäärin tekopaikan kuntatyyppiin ja suuralueen mukaan huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ainoana oheisrikoksena oli huumausaineen käyttörikos (N=180)

Lopuksi laskettiin askeltava regressiomalli, johon sisällytettiin selittäviksi muuttujiksi aiemmat rattijuopumustuomiot, suuralue, huumausaineluokka sekä tekijän ikä (nuori/muut) ja sukupuoli. Näin muodostettuun malliin jäi merkitseväksi selittäväksi muuttujaksi ainoastaan käytetyn huumausaineen luokka. Jos henkilöltä oli löydetty kannabista ainoana huumausaineena, tuomio oli keskimäärin 8,7 päiväsakkoa vähemmän kuin tilanteessa, että huumausaine oli jokin muu kuin kannabis tai että verestä oli löytynyt useita huumaavia aineita (taulukko 6). Kyseinen malli selitti päiväsakkojen vaihtelusta kuitenkin vain 26 prosenttia.

Taulukko 7. Päiväsakkojen vaihtelua selittävä malli huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa ainoana oheisrikoksena oli huumausaineen käyttörikos (N=180)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin (beta)	Merkitsevyys
Verestä löydetty vain kannabista	-8,70	-0,88	p<0,001

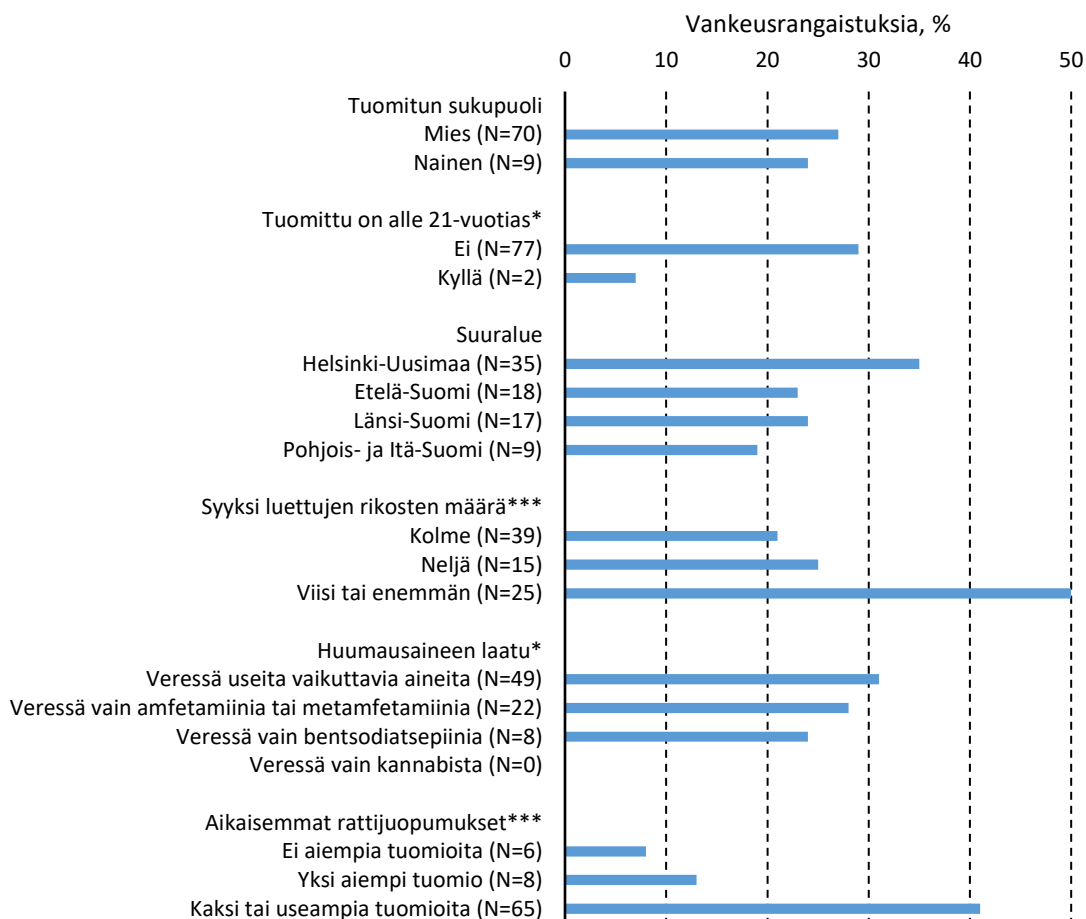
5.2 Huumausainerikokset, kun tuomiossa huumausaineen käyttörikoksen lisäksi muitakin oheisrikoksia

5.2.1 Vankeusrangaistukset

5.2.1.1 Tilastollinen kuvaus ja selitysmalli

Tähän asti tarkastelemissamme tapaustyypeissä vankeusrangaistuksia on määrätty verraten vähän. Siksi niitä on tarkasteltu lähinnä kuvailemalla tapausten piirteitä ja ratkaisujen perusteluita. Tässä tapauksessa, usean sivurikoksen huumausainetuomioissa (joista vankeutta määrättiin 27 prosentissa tuomioista), tilanne on toinen: voimme tutkia tilastollisesti, mitkä tekijät ovat yhteydessä vankeusrangaistuksen määräämiseen.

Aluksi katsomme vankeusrangaistukseen tuomittujen osuuksia eräisen taustamuuttujan mukaan (kuvio 17). Havaitsemme, että vankeusrangaistuksen määräämiseen näyttävät olevan yhteydessä syyksiluettujen rikosten määrä, aikaisemmat rattijuopumukset sekä huumausaineen laatu niin, että pelkkä kannabis vaikuttavana aineena vähentää vankeusrangaistukseen tuomittujen osuutta.



Kuvio 17. Vankeusrangaistuksen saaneiden osuuksia eräissä taustamuuttujien luokissa huumerattijuopumuksissa, joissa oli useita syyksiluettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=298)

Lopuksi laskemme vielä regressioanalyysin, jolloin näemme, mitkä muuttajat selittävät itsenäisesti vankeusrangaistukseen määräämistä. Käytämme menetelmänä askeltaavaa logistista regressioanalyysiä, joka soveltuu nimenomaan tilanteisiin, joissa selitettävä muuttuja voi saada vain kaksi arvoa. Tässä tapauksessa selitettävän muuttujan

arvona on siis sakkorangaistus (0) ja vankeusrangaistus (1). Malliin tarjottiin selittäviksi muuttujiksi samoja muuttujia kuin kuviossa 17. Mallin tulokset on esitetty taulukossa 9.²

Taulukko 8. Vankeusrangaistuksen määräämistä selittävä logistinen regressiomalli huumerattijuopumuksissa, joissa oli useita syyksiluettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=298)

Selittävä muuttuja	OR	Merkitsevyys
Suuralue		P=0,010
Helsinki-Uusimaa (ref)	1,000	
Etelä-Suomi	0,441	p=0,032
Länsi-Suomi	0,416	p=0,026
Pohjois- ja Itä-Suomi	0,244	p=0,003
Syyksi luettuja rikoksia		P=0,030
Kolme (ref)	1,000	
Neljä	1,327	p=0,458
Viisi tai enemmän	2,639	p=0,008
Aikaisemmat rattijuopumukset		p>0,001
Ei aiempia tuomioita (ref)	1,000	
Yksi aiempi tuomio	1,580	p=0,431
Kaksi tai useampia	8,487	p<0,001

Tuloksena saamme, että aikaisemmin määrätty useat rangaistukset rattijuopumuksesta ennustavat kaikkein vahvimmin todennäköisyyttä määrätä vankeusrangaistus: vetosuhte aiemmin tuomioita saamattomien ja useita tuomioita saaneiden välillä on 8,49. Toisena selittävänä tekijänä on syyksiluettujen rikosten määrä. Kolmanneksi selittäjäksi nousee tuomioistuimen suuralue: Itä- ja Pohjois-Suomessa todennäköisyys saada vankeusrangaistus on merkitsevästi pienempi kuin muissa osissa maata, vaikka aikaisemmat rattijuopumustuomiot ja syyksiluettujen rikosten määrä vakioitaisiin. Myös Länsi- ja Etelä-Suomi poikkeavat jossain määrin Helsinki-Uusimaan tuomioistuinten käytännöstä. Aluemuuttuja näyttää itseasiassa merkitsevämältä muuttujalta kuin syyksiluettujen rikosten määrä.

² Malli laskee vetosuhteet (OR) ja niiden merkitsevyydet jokaiselle selittävän muuttujan luokalle suhteessa saman muuttujan referenssikategoriaan. Mihin tahansa suhteelliseen osuuteen (tai todennäköisyyteen) liittyy veto, joka on $v(p) = p/(1-p)$. Vetosuhte on kahden vedon välinen suhte (ks. Rita 2004). Esimerkiksi kuviossa 20 näemme: niistä, joilla ei aiempia tuomioita, todennäköisyys saada tässä ryhmässä vankeutta on kahdeksan prosenttia. Tällöin veto on: $8/(100-8)=0,087$. Ne, joilla on kaksi tai useampia tuomioita, todennäköisyys saada vankeutta 41 %. Veto $41/(100-41)=0,695$. Tällöin vetosuhte (OR) $0,695/0,087=7,99$. Oheisessa mallissa on huomioitu muut selittävät tekijät, jolloin kerroin hiukan muuttuu.

5.2.1.2 Laadullinen kuvaus

Edellä tehdyt havainnot vankeusrangaistuksen määrittämisestä ennustavista tekijöistä ovat sinänsä kiinnostavia mutta toisaalta tulee huomata, että laskettu malli ennusti vain noin neljänneksen tuomioiden vaihtelusta (Nagelgerke $r^2 = 0,27$). Sen vuoksi kannattaa tarkastella hieman lähemmin tuomioiden perusteluja. Tätä varten otimme vankeustuomioista satunnaisesti lähempään tarkasteluun joka kymmenennen tuomion asiakirjat (N=8). Liitetaulukkoon 8 on tehty kooste näistä tuomioista.

Näin kerätyssä aineistossa aiempien tuomioiden määrä vaihteli huomattavasti, nolasta kymmeneen. Tapauksessa, jossa henkilöllä ei ollut yhtään aiempaa rattijuopumustuomiota rikosta edeltävien viiden vuoden aikana, vankeustuomiota perusteltiin kuusi vuotta aiemmin annetulla tuomiolla törkeästä rattijuopumuksesta. Tuomio annettiin kuitenkin ehdollisena, koska aiemmasta tuomiosta oli kulunut jo enemmän kuin viisi vuotta. Tapauksessa, jossa henkilöllä oli ollut yksi aiempi rattijuopumustuomio, hovioikeus perusteli vankeusrangaistusta sillä, että henkilö oli syyllistynyt kaksi kertaa rattijuopumukseen saman päivän aikana ja törkeästä rattijuopumuksesta aiemmin annetun tuomion koeajalla. Tuomio annettiin kuitenkin ehdollisena, koska tekijä oli nuori ja kertonut pyrkivänsä muuttamaan elintapojaan. Henkilölle oli tehty seuraamusselvitys, jonka mukaan hän ei sovellu yhdyskuntapalveluun.

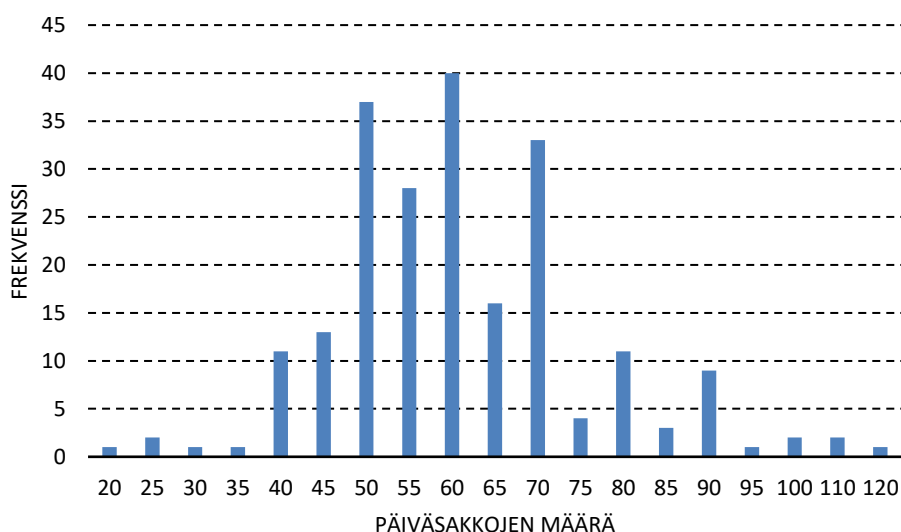
Tapauksissa, joissa aiempien rattijuopumustuomioiden määrä oli kaksi tai kolme, oli tavallisesti useita sivurikoksia, joukossa muun muassa liikenneturvallisuuden vaarantamisia. Näissä oli saatettu aiheuttaa konkreettisia vaaratilanteita. Vankeusrangaistus oli näissä tapauksissa tuomittu ehdottomana.

Kaikissa vankeusrangaistukseen päätyneissä tuomioissa henkilön verestä oli löydetty useita huumausaineiksi luokiteltavia aineita.

Liitetaulukkoon 9 on vielä koottu tietoja tähän ryhmään kuuluvista sakkotuomioista, joissa aiempia rattijuopumustuomioita on ollut vähintään kolme. Näitä löytyi aineistosta kaikkiaan 48, joista valittiin satunnaisesti joka kymmenes lähempään tarkasteluun. Näistä yhdessä oli sovellettu rikoslain 7 luvun mukaista kohtuullistamisperiaatetta. Siinä henkilö oli jo aiemmin tuomittu ehdottomaan vankeusrangaistukseen ja nyt käsittelyssä olleet rikokset olivat tapahtuneet ennen tuota tuomiota, jolloin se otettiin kohtuullistavana tekijä huomioon rangaistusta määrättäessä. Muiden tapausten yhteydessä päätöksiä tyydyttiin perustelemaan lähinnä viittaamalla fraasinomaisesti vakiintuneeseen rangaistuskäytäntöön. Päiväsakkojen määrä vaihteli huomattavasti 20 ja 110 päiväsakon välillä.

5.2.2 Päiväsakot

Tähän ryhmään kuuluvissa tuomioissa, joita oli otoksessa kaikkiaan 216, määrättiin keskimäärin 61 päiväsakkoa, mikä on huomattavasti enemmän kuin edellä kuvatuissa tapauksissa, joissa ei ollut muita sivurikoksia kuin huumausaineen käyttörikos (45 ps). Tuomioiden hajonta oli kuitenkin huomattavan suuri tässä ryhmässä, 15 päiväsakkoa, joka käy ilmi myös kuviosta 18.



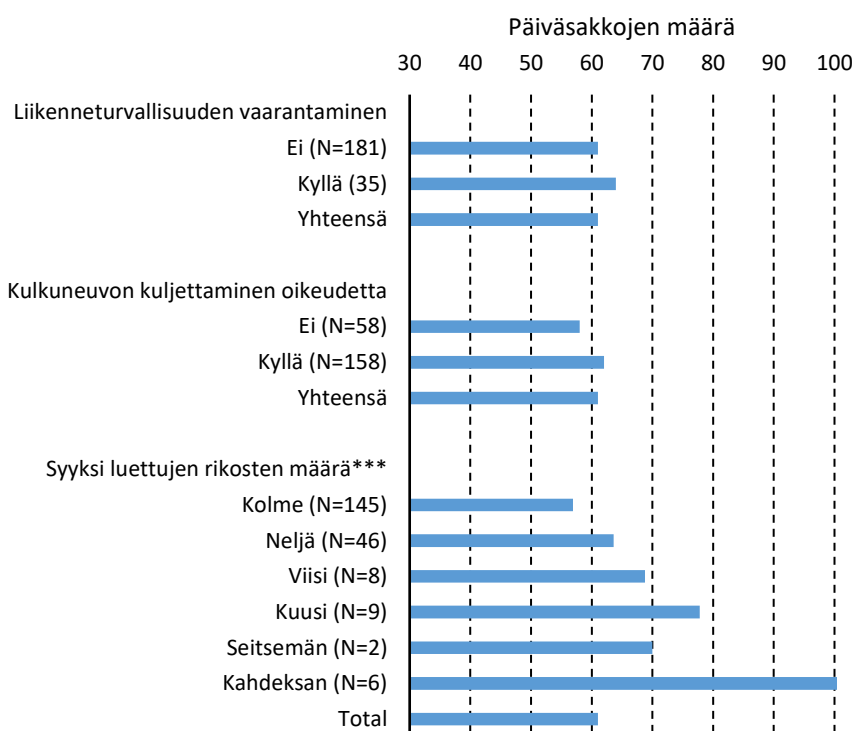
Kuvio 18. Päiväsakkojen jakauma huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=216)

Taulukkoon 9 on laskettu päiväsakkojen keskimäärät huumausaineryhmittäin. Tässäkin tapauksessa havaitaan, että pelkkä kannabis vaikuttavana aineena pudottaa selvästi keskimääräistä päiväsakkomäärää verrattuna tapauksiin, joissa vaikuttavana aineena on ollut joku muu huumausaine.

Taulukko 9. Päiväsakkojen määrä joissakin huumausaineryhmissä huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (N=216)

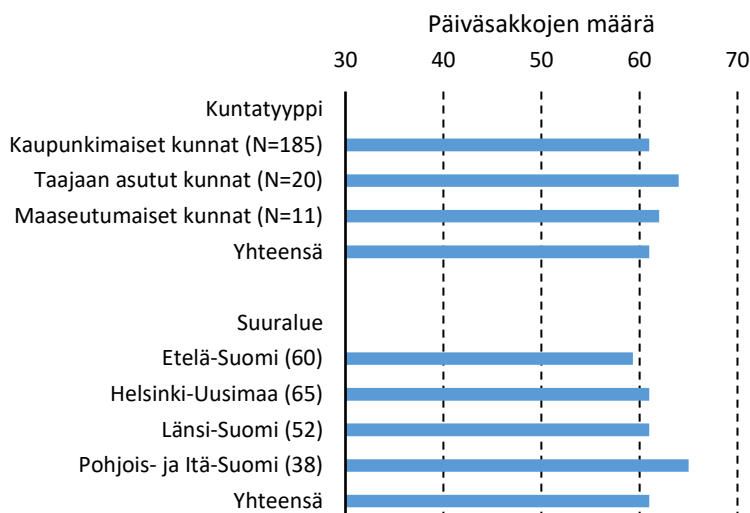
Veressä oli:	Keskiarvo	N
Useita vaikuttavia aineita	62,5	114
Vain amfetamiinia tai metamfetamiinia	64,2	53
Vain bentsodiatsepiinia	61,0	25
Vain kannabista	47,5	24
Yhteensä	61,0	216

Tilannetekijöistä saatiin riittävästi havaintoja vain sivurikosten osalta. Kuviosta 19 havaitsemme, että tyypillisimmät sivurikokset, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja liikenneturvallisuuden vaarantaminen eivät yksinään nosta päiväsakkojen määrää tilastollisesti merkitsevästi. Jos kuitenkin katsomme sivurikosten määrää kaikkiaan tuomioissa, havainto on, että niiden määrä lisää päiväsakkojen määrää.



Kuvio 19. Päiväsakot keskimäärin sivurikosten laadun ja määrän mukaan huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=216)

Tarkastellaan vielä sakkorangaistusten alueellista vaihtelua kuntatyyppin ja suuralueen mukaan. Tässäkään tapauksessa tarkastelu käräjäoikeuksittain ei ole mielekäs tapauksen liian vähäisen määrän vuoksi. Kuviosta 20 havaitsemme, että alueellisilla tekijöillä ei ole tilastollisesti merkitsevää yhteyttä nyt tarkasteltavana oleviin tuomioihin.



Kuvio 20. Päiväsakot keskimäärin kuntatyypeittäin ja suuralueittain huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksiluettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=216)

Lopuksi laskemme vielä regressiomallin, johon selittäviksi muuttujiksi tarjoamme aikaisempien rattijuopumustuomioiden määrää, tapahtumapaikan suuraluetta, huumausaineen laatua, syyksiluettujen rikosten määrää sekä tekijän ikää (nuori/muun ikäinen) ja sukupuolta. Tulokset näkyvät taulukossa 10.

Taulukko 10. Päiväsakkojen vaihtelua selittävä malli huumerattijuopumuksissa tuomioissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia (päärikoksena rattijuopumus, N=216)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin (beta)	Merkitsevyys
Syyksi luettujen rikosten määrä	6,89	0,509	$p < 0,001$
Vain kannabista	-11,60	-0,242	$p < 0,001$
Aikaisemmat rattijuopumukset	0,88	0,114	$p = 0,042$

Askeltavaan regressiomalliin jää tilastollisesti merkitseväksi selittäväksi muuttujaksi ensinnäkin syyksi luettujen rikosten määrä: jokainen uusi syyksiluettu rikos lisää päiväsakkoja keskimäärin noin seitsemän kappaletta. Jos tapauksessa on vaikuttavana aineena löydetty vain kannabista, vähennys on 12 päiväsakkoa. Jos henkilöllä on takanaan aikaisempia rattijuopumuksia, se merkitsee keskimäärin yhden päiväsakon lisäystä, kun edellä mainitut tekijät on jo huomioitu.

6 Tuomioistuinten ajokieltoikäytäntö

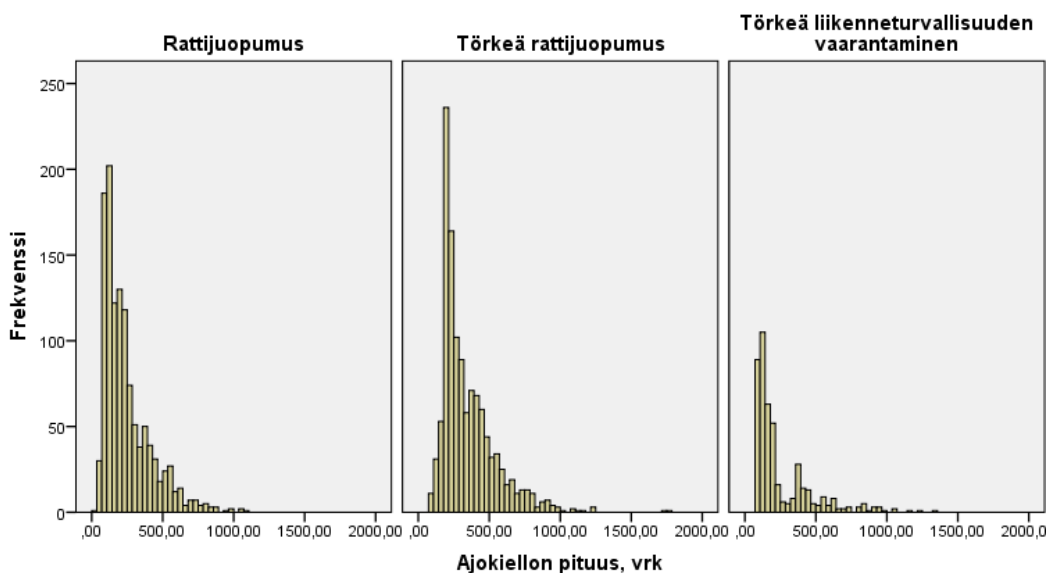
Tutkimuksen toisena tehtävänä on tarkastella, millainen on yleisten tuomioistuinten vallitseva ajokiellon määräämiskäytäntö ajokorttilain 64 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Tämä tehtävä voidaan jakaa seuraaviin tarkempiin kysymyksiin:

- Kuinka pitkiä kieltoja määrätään ja mistä pituus riippuu?
- Miten otetaan huomioon vaikutukset toimeentuloon ja välttämättömyyteen liikkumiseen?
- Millaisissa tilanteissa määrätään ehdollinen ajokielto?
- Milloin ajo-oikeus on ammatin takia välttämätön ja mitä muita erityisen painavia syitä hyväksytään?
- Kuinka pitkä koeaika määrätään ja mikä pituuteen vaikuttaa?
- Kuinka pitkä ehdollinen ajokielto ja koeaika määrätään alkolukolla valvotun ajo-oikeuden yhteydessä ja mikä pituuksiin vaikuttaa?

Näihin kysymyksiin vastataan seuraavassa erikseen rattijuopumusten, törkeiden rattijuopumusten, törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten ja vaarallisten aineiden kuljetusrikosten osalta.

6.1 Ajokieltojen pituuksien yleiskuvaus

Aritmeettinen keskiarvo on luultavasti yleisimmin käytetty keskiluku. Se on luotettava keskiluku, jos muuttujan jakauma ei ole kovin vino ja aineistossa ei ole poikkeuksellisen suuria tai pieniä havaintoja. Kuvioon 21 on laskettu jakaumat kaikille lainvoimaisten tuomioiden ajokielloille erikseen, kun päärikoksena on ollut rattijuopumus, törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Kuten jo aiemmin johdantoluvussa totesimme, ajokiellon pituuden mittarina käytettiin päärikoksen tapahtuma-ajan päivämäärän ja ajokellon päättymispäivämäärän välistä erotusta vuorokausina. Kuviosta havaitsemme, että ajokieltojen pituuksien jakaumat ovat varsin vinoja kaikissa tapauksissa ja silmiinpistävää on joidenkin kymmenien erityisen pitkien ajokieltojen vaikutus jakaumaan. Aritmeettisen keskiarvon käyttö keskilukuna antaisi ilmeisen harhaisen kuvan ajokielloista. Ainakin osa poikkeavan suurista havainnoista selittyy varmasti käyttämämme mittarin ongelmista, joihin jo johdantoluvussa viittasimme.



Kuvio 21. Ajokieltojen pituuden (vrk) jakaumat, kun päärikoksena on rattijuopumus, törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Mediaani on suuruusjärjestykseen asetetuista muuttujan arvoista keskimäinen. Se kuvastaa tässä tapauksessa keskiarvoa paremmin tyypillistä ajokiellon pituutta kaikissa tutkimissamme rikostyypeissä. Vertailun vuoksi voimme laskea aritmeettiset keskiarvot ja mediaanit kaikissa kolmessa ryhmässä. Rattijuopumuksissa keskiarvo on 245 ja mediaani 184 päivää. Törkeissä rattijuopumuksissa vastaavat luvut ovat 349 ja 286 päivää ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa 249 ja 153 päivää. Näiden havaintojen perusteella tarkastelemme jatkossa ajokieltojen keskimääräisiä pituuksia laskemalla ryhmäkohtaisia mediaaneja. Lisäksi annamme 20 ja 80 prosentin persentiilit.

6.2 Rattijuopumus

6.2.1 Ajokiellon pituus

Kaikissa lainvoimaisissa tuomioissa (N=1 531) keskimääräinen ajokiellon mediaanipituus päärikoksen tapahtumapäivästä lukien oli siis 184 päivää. Vaihtelu on kuitenkin huomattavan suurta, kuten kuviosta 21 havaitsimme, ja siksi on tarkasteltava, mikä vaihtelua selittää.

Aloitetaan katsomalla, miten uusintarikollisuus vaikuttaa ajokiellon pituuteen.

Ajokorttilain 66 pykälässä todetaan ensinnäkin, että rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syylistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syylistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään:

1. vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syylistynyt:
 - a) kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;
 - b) rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai
 - c) rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
2. vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syylistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

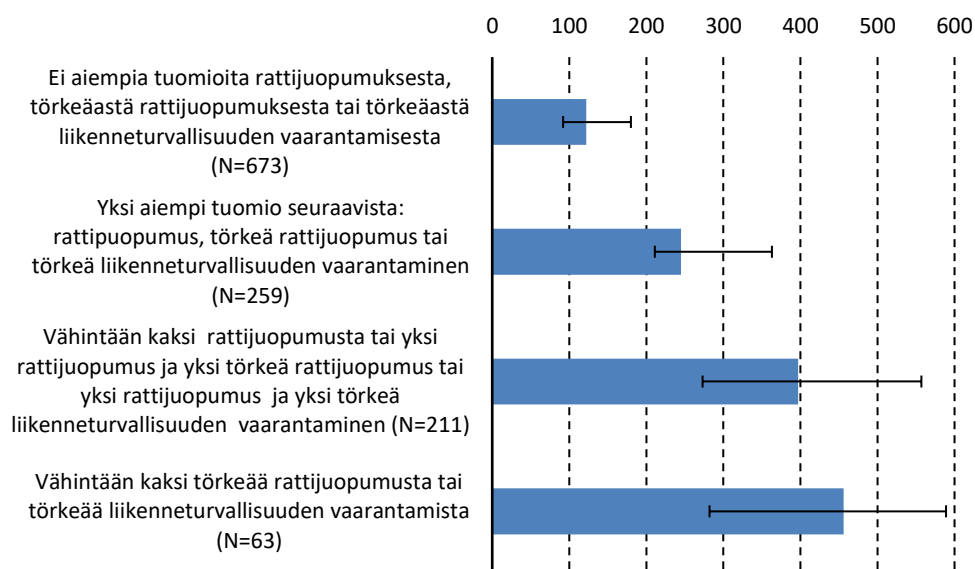
Lisäksi edellä mainitussa ajokorttilain 66 pykälässä todetaan, että ajokielto on voimassa enintään viisi vuotta.

Tätä tutkimusta varten erotettiin neljä eri kategoriaa, joiden mukaan tuomitulla henkilöllä (vaarallisten aineiden kuljetusrikokset jätetään niiden vähäisyyden vuoksi huomiotta):

- ei ole aiempia tuomioita rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta
- on yksi aiempi tuomio seuraavista: rattijuopumus, törkeä rattijuopumus tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen
- on vähintään kaksi aiempaa rattijuopumusta tai yksi rattijuopumus ja yksi törkeä rattijuopumus tai yksi rattijuopumus ja yksi törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen
- on vähintään kaksi aiempaa törkeää rattijuopumusta tai törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista

Seuraavaan kuvioon (kuvio 22) on laskettu keskimääräiset ajokieltojen pituudet tällä tavalla laskettujen tekijän aiempien rikosten mukaan. Tulos on odotettu ja looginen: ensikertalaisilla ajokielto on keskimäärin noin 120 päivää, yhden aiemman tuomion omaavilla vajaat 245 päivää ja muilla 400–450 päivää.

Ajokiellon pituuden mediaani (vrk) sekä 20 % ja 80 % persenttiit



Kuvio 22. Ajokiellon mediaanipituus (vrk) rattijuopumuksissa tuomitun aikaisempien tuomioiden mukaan

Ajokorttilain 66 pykälässä todetaan lisäksi, että "ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen." Tutkimusaineistoa koodatessamme ja oimme nämä olosuhdetekijät kolmeen luokkaan: 1) tuomittu tarvitsee ajolupaa työssään, 2) tuomittu tarvitsee ajolupaa työ- tai koulumatkoihin ja 3) tuomittu tarvitsee ajolupaa välttämättömään liikkumiseen. Kaikista lainvoimaisista rattijuopumustuomioista (N=1 531) 18,7 prosentissa tuomioista (N=287) vastaaja vetosi joihinkin näistä teki- jöistä lyhentääkseen ajokieltoaan. Taulukkoon 11 on koottu tarkempia tietoja näistä (taulukkoa tulkitessa tulee huomata, että vastaaja on voinut vedota samassa tuomi- ossa yhteen tai useampaan olosuhdetekijään ajokieltoa lyhentääkseen). Tavallisinta oli vedota siihen, että tarvitsee ajolupaa työssään (N=179). Näissä tapauksissa tämä seikka olikin otettu huomioon yli 80 prosentissa tapauksista. Toiseksi yleisintä oli ve- dota välttämättömään liikkumiseen (N=100). Näistä 60 prosentissa seikka oli otettu huomioon ajokiellon pituudessa. Työ- tai koulumatkoihin vedottiin 53 tapauksessa ja nämä hyväksyttiinkin lähes 70 prosentissa tapauksista.

Taulukko 11. Ajokieltojen määräämisessä vaikuttaneet olosuhdetekijät rattijuopumuksissa

		N	%
Tarvitsee ajolupaa työssään			
	Ei otettu huomioon	31	17,3
	Otettu huomioon	148	82,7
	Vaadittuja yhteensä	179	100,0
Tarvitsee ajolupaa työ- tai koulumatkoihin			
	Ei otettu huomioon	16	30,2
	Otettu huomioon	37	69,8
	Vaadittuja yhteensä	53	100,0
Tarvitsee ajolupaa välttämättömään liikkumiseen			
	Ei otettu huomioon	38	38,0
	Otettu huomioon	62	62,0
	Vaadittuja yhteensä	100	100,0

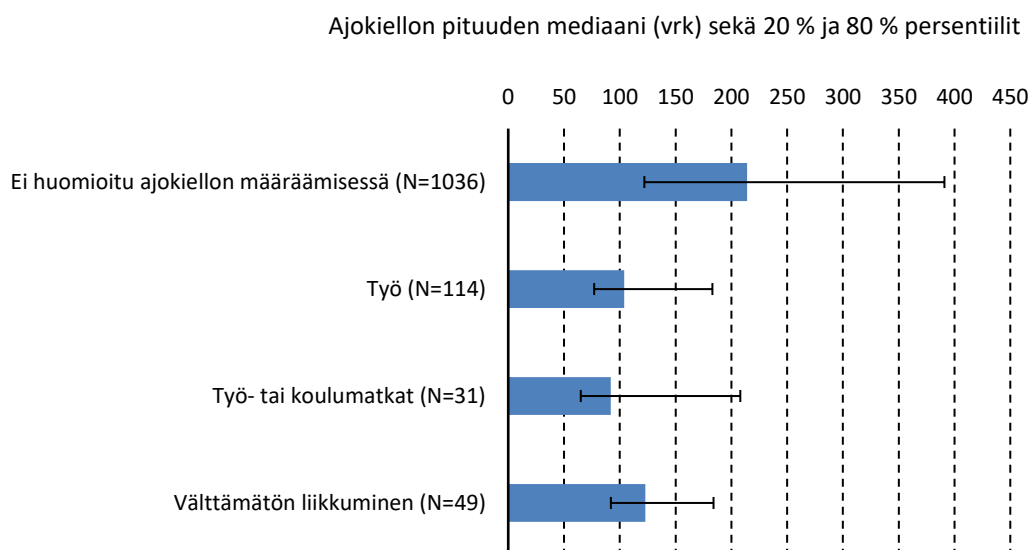
Esimerkiksi tapauksessa, jossa tekijä oli syylistynyt edellisen viiden vuoden aikana sekä rattijuopumukseen että törkeään rattijuopumukseen, mutta perusteli ajoluvan tarpeensa ympäri Suomea liikkuvan perheyrityksen arjella sekä lastensa tapaamisella, tekijä tuomittiin muutamaa päivää yli minimiajokieltoon (6 kk).

Toisessa tapauksessa uusijalle myönnettiin seuraavien syiden perusteella minimimitainen ajokielto:

”Vastaaja on esitutkinnassa kertonut tarvitsevänsä ajo-oikeutta, koska hän joutuu käymään lääkärissä usein ja hän joutuu usein kuljettamaan liikuntakyvyttömiä vanhempiaan eri paikkoihin. Lisäksi vastaaja on kertonut käräjäoikeudelle tarvitsevänsä ajo-oikeuden töiden tekemiseen. Hän ei voi aloittaa työskentelyä ennen kuin hänellä on ajo-oikeus. Lisäksi vastaajan työnantaja on ilmoittanut vastaajan työn toimenkuvaan kuuluvan autojen nouto koko Suomen alueelta ja siksi vastaajalle pyydetään heti ajokortin palauttamista.”

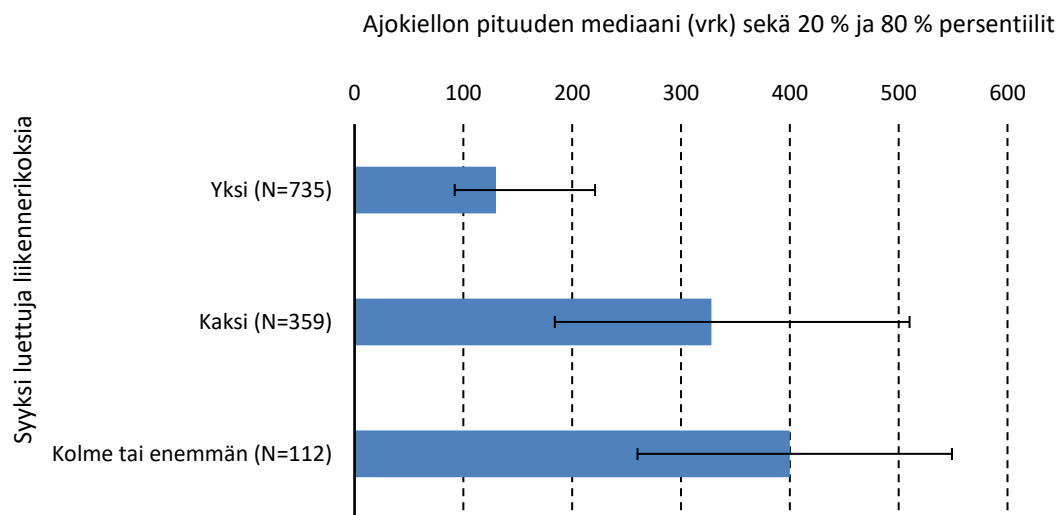
Sen sijaan opiskeluiden aloittaminen toisella paikkakunnalla tai ajo-oikeuden tarvitseminen siviilipalveluksessa eivät kelvanneet lyhentämään ajokieltoa yksittäistapauksissa. Tuomarikohtaiset ankaruuserot olivat aineistossa suuria varsinkin tulkinnanvaraisempien tapausten kohdalla ja silloin, kun sosiaalisia syitä oli harkittava. Kaikki eivät edellyttäneet työnantajan todistusta ajokiellon lyhentämisperusteeksi, mutta usein viitattiin sen poissaoloon silloin, kun kyseinen lyhennys evättiin.

Kuinka paljon mainitut tekijät sitten ovat vaikuttaneet ajokiellon pituuteen? Kuvioon 23 on laskettu keskimääräiset ajokieltojen pituudet erilaisten olosuhdetekijöiden mukaan. Silloin, kun mitään olosuhdetekijää ei ole otettu huomioon, ajokiellon pituus on ollut keskimäärin 214 päivää. Odotetusti olosuhdetekijöiden huomioiminen pudottaa merkittävästi ajokiellon pituutta. Jos perusteena on työ, pudotus on 104 päivää, jos perusteena on työ- tai koulumatka, pudotus on 122 päivää ja jos perusteena on välttämätön liikkuminen, pudotus on 91 päivää. Lukujen tulkintaa hiukan sotkee se, että joissakin tapauksissa on saatettu huomioida useita olosuhdetekijöitä. Päättulos joka tapauksessa on, että jos olosuhdetekijöitä on ylipäätään huomioitu, keskimääräinen ajokiellon pituuden vähenemä on ollut 91–122 päivää.



Kuvio 23. Ajokieltojen mediaanipituus (vrk) huomioitujen olosuhdetekijöiden mukaan rattijuopumuksissa

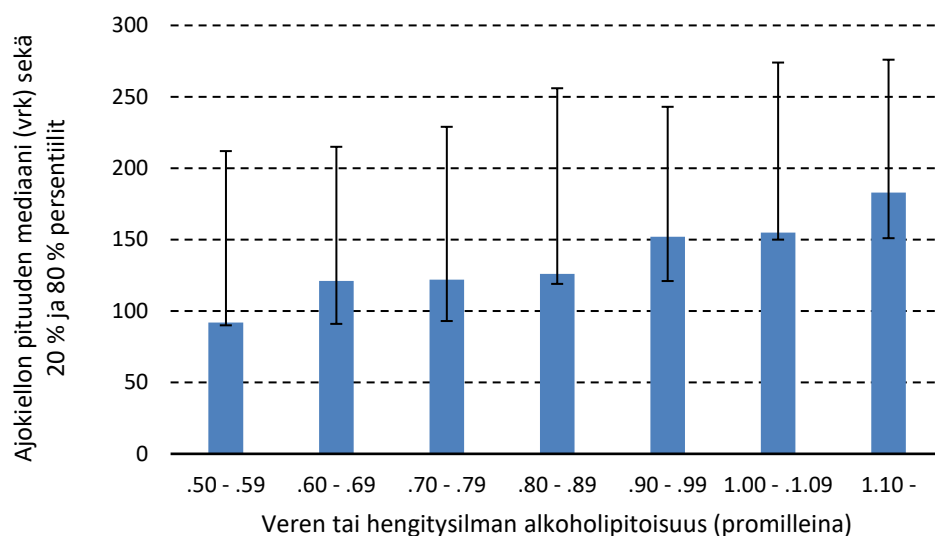
Seuraavaksi voidaan tarkastella, miten syyksi luettujen liikenne rikosten määrä tuomiossa vaikuttaa ajokiellon pituuteen. Kuvioon 24 on laskettu keskimääräiset ajokieltojen pituudet syyksi luettujen liikenne rikosten määrän mukaan. Kuviosta käy selville muuttujien selvä yhteys: ajokiellon pituus kasvaa sivurikoksina olevien liikenne rikosten määrän lisääntyessä. Tapaukset, joissa rattijuopumus on ainut syyksi luettu rikos ovat tyypillisesti tapauksia, joissa henkilö on jäänyt kiinni poliisin joukkopuhallutusten yhteydessä eikä ole syyllistynyt muihin liikenne rikoksiin. Näissä tyypillinen ajokiellon määrä näyttää olevan 130 päivää. Kun syyksiluettuja liikenne rikoksia on vähintään kolme, ajokieltojen mediaanipituus on 400 vuorokautta.



Kuvio 24. Ajokieltojen mediaanipituus (vrk) syyksiluettujen sivurikoksina olleiden liikennetikosten määrän mukaan rattijuopumusrikoksissa

Laskimme vielä erikseen ajokiellon pituuden mediaanin niissä tapauksissa, joissa syyksiluettuja liikennetikoksia oli yksi eikä tekijällä ollut yhtään aiempaa tuomiota liikennetikoksista viimeisten viiden vuoden ajalta. Näitä voi pitää selvinä tyyppitapauksina (N=538) yhden syyksiluettun rikoksen luokassa. Ajokiellon mediaani oli tällöin 122 päivää. Liitetaulukoon 10 on laskettu ajokieltojen mediaanipituudet myös muille syyksiluettujen liikennetikosten ja aikaisempien liikennetikosten kombinaatioille.

Kuvioon 25 on vielä laskettu ajokieltojen keskimääräiset pituudet alkoholirattijuopumuksissa veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuden mukaan. Tulos on odotettu ja looginen: ajokieltojen pituudet kasvavat jokseenkin lineaarisesti veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuden kasvaessa. Silloin, kun alkoholipitoisuus ylittää vain niukasti rangaistavuuden rajan, ajokieltoa määrätään keskimäärin 92 vuorokautta. Toisaalta silloin, kun mennään lähelle törkeää rattijuopumuksen rajaa, ajokieltojen pituudet ovat 180 vuorokauden tasolla.



Kuvio 25. Ajokiellojen mediaanipituus (vrk) rattijuopumuksissa veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuden mukaan (promilleina)

Lopuksi laskemme vielä askeltavan regressiomallin (taulukko 12), jossa selitettävänä muuttujana on ajokiellon pituus ja selittäjiksi asetamme aikaisempien liikenne rikosten määrän, syyksiluettujen liikenne rikosten määrän tuomiossa ja sen, onko ajokiellon pituutta määrättäessä huomioitu jokin olosuhdetekijä. Tällä tavalla saamme esille näiden tekijöiden vaikutuksen ajokiellon pituuteen kun muut mallissa olevat selittäjät on vakioitu.

Taulukko 12. Ajokiellojen pituutta (vrk) selittävä regressiomalli, kaikki rattijuopumukset (N=1 205)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin	Merkitsevyys
Aikaisemmat liikenne rikokset	10,18	0,40	0,00
Syyksiluettut liikenne rikokset	46,26	0,29	0,00
Jokin olosuhdetekijä huomioitu ajokielloa määrättäessä	-76,38	-0,16	0,00

Mallissa vahvimaksi selittäjäksi asettuu aikaisempien liikenne rikosten määrä, joka selittää yksin 40 prosenttia ajokiellon pituuden vaihtelusta. Jokainen aikaisempi liikenne rikos lisää ajokiellon pituutta keskimäärin 10 vuorokaudella. Toiseksi selittäjäksi mallissa asettuu syyksiluettujen liikenne rikosten määrä, joka tuo mallin selitysasteen 37 prosenttiin. Jokainen syyksiluettu liikenne rikos lisää ajokieltovuorokausia keskimäärin 46 kappaletta. Kolmanneksi selittäjäksi malliin asettuu olosuhdetekijöiden huo-

miointi, joka nostaa mallin selitysasteen 40 prosenttiin. Jos henkilön kohdalla on huomioitu ajokieltoa vähentävänä seikkana työ, työ- tai opiskelumatka tai muu välttämättömän liikkuminen, vähennys on ollut keskimäärin 76 vuorokautta.

Taulukkoon 13 on laskettu vielä vastaavat mallit pelkästään alkoholirattijuopumuksille, jolloin on voitu ottaa selittäväksi muuttujaksi edellisten lisäksi myös alkoholin määrä veressä tai hengitysilmassa. Mallin selitysaste on hiukan korkeampi kuin edellä (47 prosenttia). Jokainen promillen kymmenys nostaa ajokieltoa keskimäärin 10 vuorokautta. Tässä mallissa aikaisempien liikennerikosten määrä myös korostuu edelliseen malliin nähden: jokainen aikaisempi liikennerikos nostaa ajokieltoa 18 päivää. Myös syyksi luettujen rikosten määrä korostuu mutta olosuhdetekijöiden merkitys jää hiukan vähäisemmäksi kuin edellisessä mallissa.

Taulukko 13. Ajokieltojen pituutta (vrk) selittävä regressiomalli, alkoholirattijuopumukset (N=723)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin	Merkitsevyys
Aikaisemmat liikennerikokset	17,66	0,40	p<0,001
Syyksiluettujen liikennerikosten määrä	60,63	0,30	p<0,001
Promillet*10	9,75	0,20	p<0,001
Jokin olosuhdetekijä huomioitu ajokieltoa määrittäessä	-46,05	-0,18	p<0,001

6.2.2 Ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus

Ajokorttilain 67 ja 67a pykälistä johtuvat yleiset edellytykset ajokiellon määräämiseen ehdollisena. 1.6.2019 alkaen voimassa olevien säädösten mukaisesti ajokiellon määrää poliisi eikä käräjäoikeus. Ehdollisen ajokiellon tarkoitus on vähentää tuomitulle koituvia haittoja, mutta toisaalta turvata ajokiellon hengessä sitä, ettei moitittava ajokäyttäytyminen uusiudu.

Poliisi voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Jos rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle määrätään ehdollinen ajokielto, tämän kuljettamassa ajoneuvossa on oltava ehdollisen ajokiellon ajan alkolukko. Jos ajokielto määrätään ehdollisena, poliisin on määrättävä myös koeaika, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koeaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja päättyy ajokieltopäätöksessä määrätynä päivänä.

Ajokorttilain 67a§:n momentin 1 mukaan poliisin on määrättävä rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syylistyneelle alkolukolla valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määrättävällä tulee olla vakituinen asuinpaikka Suomessa ja hän ei saa olla muusta syystä ajokiellossa. Valvottuun ajo-oikeuteen määrittämisessä ei sovelleta 67 §:n 1 momentissa säädettyjä ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä.

Toisin sanoen ehdollisten ajokieltojen edellytysten harkinta koskee lain mukaan vain humerattijuopumuksia ja törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia: alkoholirasteissa on kaikilla oikeus pyytää ja saada alkolukollinen ajo-oikeus.

Ajokiellon kesto määräytyy ehdollisissakin ajokielloissa ajokorttilain 66 §:n perusteella. Tuomioissa viitattiin usein siihen, että tuomioistuimen määräämässä ajokiellon pituudessa otettiin huomioon se aika, jonka vastaaja oli väliaikaisessa ajokiellossa.

Perusmuotoisten rattijuopumusten (N=1 584) perusteella tuomituista ajokielloista 43 kappaletta tuomittiin ehdollisina, ja samalla valvottuina ajo-oikeuksina 67a §:n momentin 1 edellyttämällä tavalla.

Pyytämällä alkolukolla valvottua ajo-oikeutta saa käytännössä myös ajokieltonsa ehdollisena, mikäli asuinpaikka on Suomessa eikä ole muusta syystä ajokiellossa. Aineistossamme valvottua ajo-oikeutta ja ehdollista ajokieltoa käytettiin vaihtelevasti myös toistensa synonyymeinä rattijuopumustapauksissa, sillä ehdollinen ajokielto rattijuopumustapauksissa edellyttää alkolukkoa. Tämä oli analyysin kannalta osin ongelmallista, sillä ehdollisen ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden edellytykset ovat yllä kuvastusti erilaiset.

Yllä listattuihin yleisiin edellytyksiin viitattiin aineistossa useasti. Ehdollisen ajokiellon myöntämisen peruste oli usein se, ettei laista johtunut erityisiä esteitä ja vastaaja oli sitä pyytänyt. Erityisesti konkreettisen vaaran aiheuttaminen muille punnittiin useassa tapauksessa. Yleinen etu viittasi siihen, onko vastaaja aiemmin tuomittu rattijuopumuksista, mutta esimerkiksi 10 vuoden takainen teko ei estänyt ajokiellon tuomitsemista ehdollisena. Ehdollisen ajokiellon määrittämisestä uusijalle on kaksi korkeamman oikeusasteen ennakkotapausta, joissa asiaa on käsitelty, ja joihin aineistossamme viitattiin.

Tapauksessa KouHO:2010:2 hovioikeus totesi, että tieliikennelain 79 §:n 1 momentissa tarkoitetun yleisen edun vaatimuksen vaikutuksesta ajokiellon ehdollisuuteen on ratkaistava kokonaisharkinnalla, jossa on uusijan kohdalla otettava huomioon muun muassa kysymyksessä olevan uuden rikoksen ja aikaisempien tieliikennelain 78 §:n 1 momentin mukaan ajokieltoon vaikuttavien rikosten vakavuus, lukumäärä ja tekosten

välinen aika. Ajokielto­säännösten tavoitteet edellyttävät, että lyhyin väliajoin useisiin rattijuopumusrikoksiin tai törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin syyllistyneelle ei tule määrätä ehdollista ajokieltoa, mutta toisaalta edellä mainitun tieliikennelain 78 §:n muutoksen yhteydessä ei ole rajoitettu tuomioistuimen harkintavaltaa ehdollisen ajokiellon käyttämisen suhteen. Myöskään lainmuutosta valmisteltaessa ei ole katsottu, että yleinen etu vaatisi ajokiellon määräämistä ehdottomana lievimmissä sellaisissa tapauksissa, joissa henkilö on viiden vuoden kuluessa syyllistynyt kahdesti johonkin tieliikennelain 78 §:n 1 momentissa tarkoitettuun rikokseen.

Toisaalta, hovioikeuden käsityksen mukaan ehdollinen ajokielto, johon liittyy suhteellisen pitkä koetus aika, saattaa ehkäistä uusimista jopa tehokkaammin kuin ehdoton ajokielto. Tähän lausumaan viitattiin aineistossa muutamaan otteeseen.

Korkein oikeus taas on ratkaisussaan KKO 2005:132 pysyttänyt hovioikeuden tuomion lopputuloksen, jonka mukaan viiden vuoden aikana kahdesti törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyneelle määrättyä yli vuoden pituista ajokieltoa ei määrätty ehdollisena, vaikka ajo-oikeus oli valittajalle hänen ammattinsa takia välttämätön. Korkein oikeus on ratkaisunsa perusteluissa todennut, että ajokieltojen vähimmäiskestoista säädettäessä oli pyrkimyksenä ankaroittaa erityisesti uusijoiden ajokieltoseuraamuksia. Vaikka uudistuksen yhteydessä ei puututtu ehdollista ajokieltoa koskevan tieliikennelain 79 §:n sisältöön, mainittua säännöstä sovellettaessa tulee pyrkiä siihen, ettei ajokiellon ehdollisuutta harkittaessa päädytä ajokielto­säännösten tavoitteiden kanssa ristiriidassa oleviin tuloksiin. Tämä näkökohta on otettava huomioon harkittaessa tieliikennelain 79 §:n 1 momentissa tarkoitettua yleisen edun vaatimusta. Korkein oikeus on vielä katsonut, että uusijan ajokiellon määrääminen ehdolliseksi edellyttäisi erityisen painavia syitä, eikä ajo-oikeuden välttämättömyyttä ammatin takia sinänsä voida pitää tällaisena syynä.

Tyypitapauksissa ammatin perusteella ehdollinen ajokielto myönnettiin suhteellisen vähäisellä näytöllä, ja varsinkin paljon liikkuvat yrittäjät saivat ehdollisia ajokieltoja. Ehdollisten ajokieltojen pituuksia ei ole mielekästä tarkastella erillisenä luokkana, kun ne määräytyvät ehdottomien ajokieltojen pituuksien kanssa samoin perustein. Ehdollisiin ajokieltoihin aina liitettävien koeaikojen vaihteluväli oli suuri, 12–36 kuukautta. Mediaani oli 16 kuukautta. Entisyys vaikutti pidentävän koeaikoja. Seuraavassa esimerkkitapauksessa määrättiin 36 kuukauden koeaika:

”Ehdollisen ajokiellon määrääminen on mahdollinen seuraamus vastaajalle, sillä hänen ei ole näytetty aiheuttaneen vaaraa toisille syytteessä kuvatulla teolla. Vastaaja on ajoneuvoliikennerekisterin mukaan syyllistynyt vuonna 2006 rattijuopumukseen, jolloin kyseessä on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen. Vaikka ehdollinen ajokielto ei yleensä tule kyseeseen henkilöille, jotka ovat aiemmin syyllistyneet rattijuopumukseen, käräjäoikeus katsoo, ettei yleinen etu

asiassa vaadi tässä tapauksessa ajokiellon määräämistä ilman ajo-oikeutta, koska aiemmasta tapauksesta on kulunut lähes 10 vuotta eikä tapauksessa ole tullut ilmi muita seikkoja, joiden perusteella yleinen etu vaatisi ajokiellon määräämistä ilman ajo-oikeutta. Pyytäessään ajokiellon määräämistä ehdollisena vastaaja on myös esittänyt asiassa riittävät perusteet ajo-oikeuden välttämättömyydestä työtehtäviensä suorittamiseksi ammatissaan.”

Seuraavassa esimerkkitapauksessa määrättiin 24 kuukauden koeaika:

”Ottaen huomioon ajo-oikeuden välttämättömyyden vastaajalle hänen terveydentilansa ja hänen äitinsä avuntarpeen vuoksi, käräjäoikeus katsoo, ettei yleinen etu tässä tapauksessa edellytä ajokiellon määräämistä ehdottomana. Ajokiello on siten määrätty ehdollisena. Ehdollisen ajokiellon kestosta määrättäessä on otettu huomioon, että vastaaja on teon vuoksi ollut ilman ajo-oikeutta xx.xx.2016 lähtien.”

Näin ollen myös sosiaaliset syyt kävivät joissain tapauksissa. Lasten kuljettaminen, oma liikuntarajoitteisuus tai koulumatkat olivat riittäviä perusteita.

Myös työmatkan taittaminen kävi muutamissa tapauksissa syyksi määrätä ajokiello ehdollisena, mutta siihen liittyi usein useiden kymmenien kilometrien työmatkan pituus, kolmivuorotyö tai julkisen liikenteen vähyyden kaltaiset seikat:

”Oikeuskäytännön mukaan ajo-oikeutta ei ole normaalisti katsottu ammatin takia välttämättömäksi, jos ajo-oikeus on ollut tarpeellinen ainoastaan työmatkojen vuoksi. Kuitenkin tapauksissa, joissa työmatkojen kulkeminen julkisilla kulkuneuvoilla ei ole mahdollista julkisen liikenteen puuttumisen tai vähäisyyden vuoksi, on ehdollinen ajokiello voitu myöntää myös työmatkojen perusteella.”

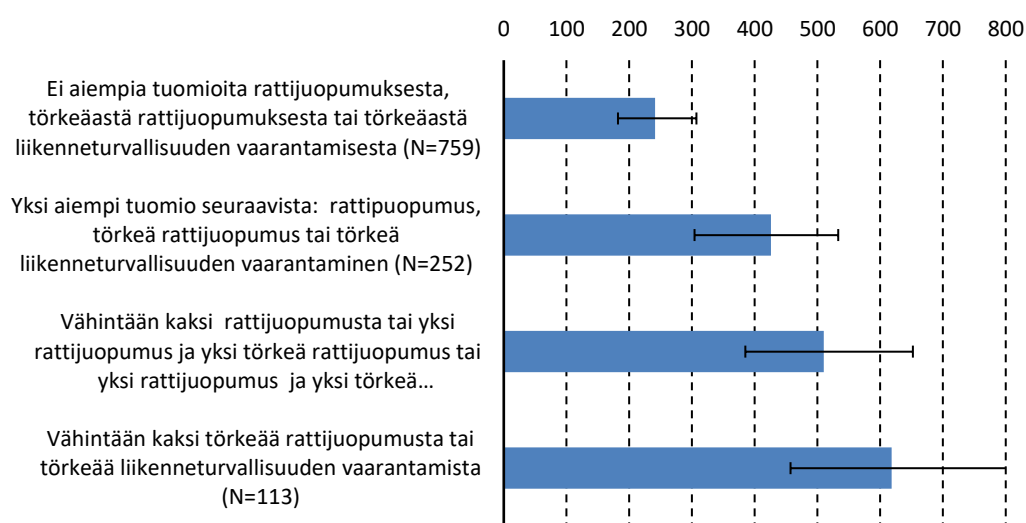
6.3 Törkeä rattijuopumus

6.3.1 Ajokiellon pituus

Kaikissa lainvoimaisissa tuomioissa (N=1 194) ajokiellon pituuden mediani päärikoksen tapahtumapäivästä lukien oli 286 päivää eli selvästi enemmän kuin perusmuotoisissa rattijuopumuksissa. Vaihtelu on kuitenkin tässäkin huomattavan suurta ja siksi tarkastelemme vaihtelun selittäjiä samalla tavalla kuin edellä perusmuotoisten rattijuopumusten tapauksessa.

Aloitetaan katsomalla, miten uusintarikollisuus vaikuttaa ajokiellon pituuteen. Seuraavaan kuvioon (kuvio 26) on laskettu keskimääräiset ajokieltojen pituudet tekijän aiempien rikosten mukaan. Tulos on odotettu: ensikertalaisilla ajokielto on keskimäärin 241 päivää, yhden aiemman tuomion omaavilla vajaat 426 päivää ja muilla 510–618 päivää.

Ajokiellon pituuden mediaani (vrk) sekä 20 % ja 80 % persentiilit



Kuvio 26. Ajokiellon mediaanipituus (vrk) törkeissä rattijuopumuksissa tuomitun aikaisempien tuomioiden mukaan

Kaikista lainvoimaisista tuomioista, joissa törkeä rattijuopumus oli päärikoksena (N=1 354) 24,7 prosentissa tuomioista (N=335) vastaaja vetosi siihen, että tarvitsee ajolupaa työssään, työ- tai koulumatkaansa tai muuhun välttämättömään liikkumiseen. Tavallisinta oli vedota siihen, että tarvitsee ajolupaa työssään (N=165). Näissä tapauksissa tämä seikka olikin otettu huomioon vajaassa 80 prosentissa tapauksista. Toiseksi yleisintä oli vedota välttämättömään liikkumiseen (N=121). Näistä 54 prosentissa seikka oli otettu huomioon ajokiellon pituudessa. Työ- tai koulumatkoihin vedottiin 49 tapauksessa ja nämä hyväksyttiin lähes 60 prosentissa tapauksista.

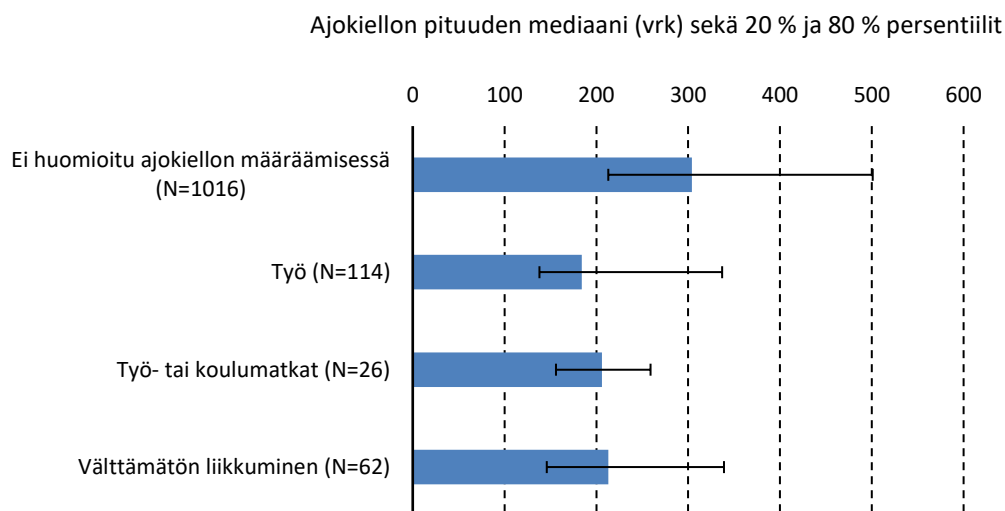
Taulukko 14. Ajokieltojen määräämisessä vaikuttaneet olosuhdetekijät törkeissä rattijuopumuk-
sissa

		N	%
Tarvitsee ajolupaa työssään			
	Ei otettu huomioon	35	21,2
	Otettu huomioon	130	78,8
	Vaadittuja yhteensä	165	100,0
Tarvitsee ajolupaa työ- tai koulumatkoihin			
	Ei otettu huomioon	20	40,8
	Otettu huomioon	29	59,2
	Vaadittuja yhteensä	49	100,0
Tarvitsee ajolupaa välttämättömään liikkumiseen			
	Ei otettu huomioon	56	46,3
	Otettu huomioon	65	53,7
	Vaadittuja yhteensä	121	100,0

Ammattikuljettajat saivat miltei järjestään joko lyhennetyn tai ehdollisen ajokiellon. Tähän vaadittiin kuitenkin se, että oli sillä hetkellä töissä: työllistyminen tai sen mahdollisuus sinänsä ei pääsääntöisesti riittänyt tuomioistuimille. Vaikka huonojen kulkuyhteyksien päässä asuvat pääsääntöisesti saivat lyhennystä tai ehdollisen ajokiellon, esimerkiksi Lapissa asuva tekijä ei selventänyt ajo-oikeutensa tarvetta työmatkoihin tai työnkuvaansa mainintaa paremmin, eikä siten saanut lyhennystä.

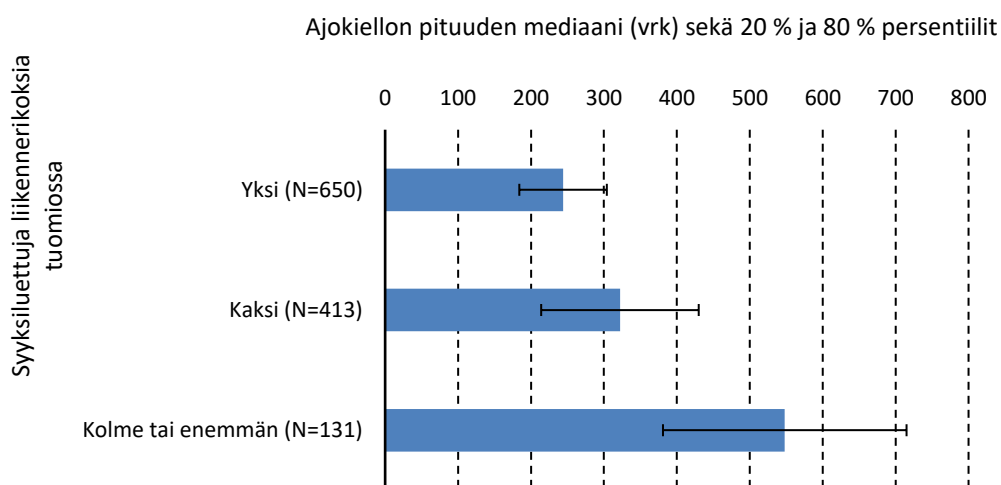
Työnsä puolesta sekä kuljettajat, yrittäjät, koneasentajat ja sellaiset henkilöt, joiden työ edellyttää matkustamista, saivat lyhennystä suhteellisen säännönmukaisesti.

Kuvioon 27 on laskettu ajokieltojen mediaanipituudet erilaisten olosuhdetekijöiden mukaan. Silloin, kun mitään olosuhdetekijää ei ole otettu huomioon, ajokiellon pituus on ollut keskimäärin 304 päivää. Olosuhdetekijöiden huomioiminen pudottaa merkittävästi ajokiellon pituutta. Jos perusteena on työ, pudotus on 120 päivää, jos perusteena on työ- tai koulumatka, pudotus on 98 päivää ja jos perusteena on välttämätön liikkuminen, pudotus on 91 päivää. Lukujen tulkintaa hiukan sotkee tässäkin tapauksessa se, että on saatettu huomioida useita olosuhdetekijöitä. Päättulos joka tapauksessa on, että jos olosuhdetekijöistä on ylipäättään huomioitu, keskimääräinen ajokiellon pituuden vähenemä on ollut 91–120 päivää.



Kuvio 27. Ajokieltojen mediaanipituus (vrk) huomioitujen olosuhdetekijöiden mukaan törkeissä rattijuopumuksissa

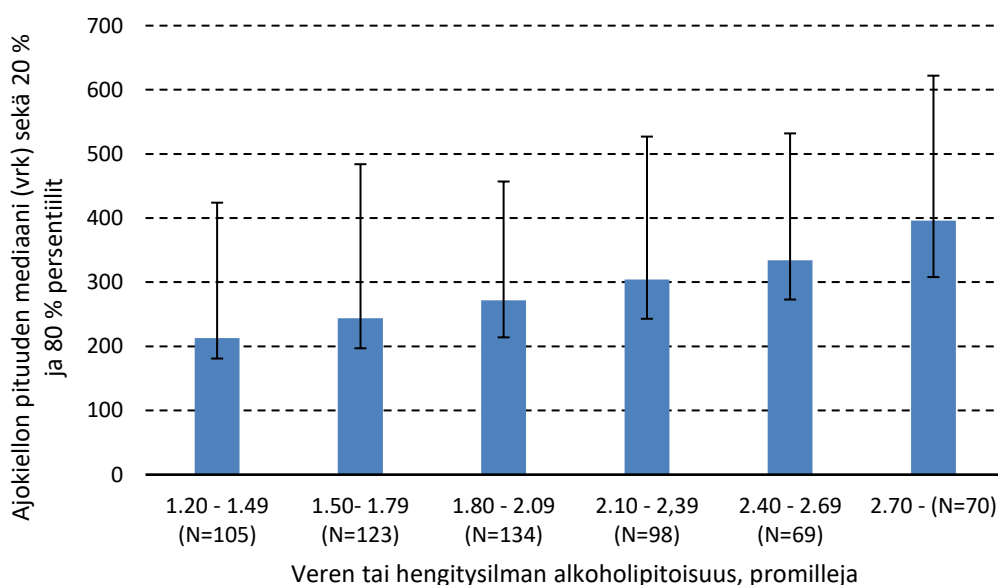
Seuraavassa kuviossa (kuvio 28) ajokieltoja on tarkasteltu syyksiluettujen liikenne-rikosten mukaan. Yhteys on odotetun selvä eli ajokiellon pituus kasvaa liikenne-rikosten määrän lisääntyessä. Tapaukset, joissa törkeä rattijuopumus on ainut syyksi luettu rikos ovat tyypillisesti sellaisia, joissa henkilö on voinut jäädä kiinni poliisin joukkopuhallutusten yhteydessä eikä ole syyllistynyt muihin rikoksiin. Näissä tyypillinen ajokiellon määrä näyttää olevan noin 244 päivää. Vastaavasti, kun syyksiluettuja liikenne-rikoksia on vähintään kolme, ajokieltojen mediaanipituus 548.



Kuvio 28. Ajokieltojen mediaanipituus (vrk) syyksi luettujen liikenne-rikosten määrän mukaan törkeissä rattijuopumusrikoksissa

Kuten perusmuotoisten rattijuopumusten kohdalla, laskimme vielä erikseen ajokiellon pituuden mediaanin niissä tapauksissa, joissa syyksiluettuja liikenne rikoksia oli yksi eikä tekijällä ollut yhtään aiempaa tuomiota liikenne rikoksista viimeisten viiden vuoden ajalta. Näitä voi pitää selvinä tyyppitapauksina (N=462) yhden syyksiluetun rikoksen luokassa. Ajokiellon mediaani oli tällöin 215 päivää. Liitetaulukosta 11 löytyvät myös muille aikaisempien liikenne rikosten ja syyksiluettujen liikenne rikosten kombinaatiolle lasketut ajokieltojen mediaanipitoisuudet.

Kuvioon 29 on laskettu ajokieltojen pituudet veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuden mukaan. Törkeän rattijuopumuksen rajan ylittyessä niukasti ajokieltojen mediaanipitoisuus on 213 vuorokautta. Veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuden ja ajokieltojen pituuden välinen yhteys näyttää lineaariselta. Kun promillemäärä lähenee kolmea, ajokieltojen mediaanipitoisuus on 400 vuorokauden tuntumassa.



Kuvio 29. Ajokieltojen mediaanipitoisuus (vrk) törkeissä rattijuopumuksissa veren tai hengitysilman alkoholipitoisuuden mukaan (promilleina)

Lasketaan lopuksi myös törkeille rattijuopumuksille askeltava regressiomalli jossa selittävänä muuttujana on ajokiellon pituus (vrk) ja selittäjiksi asetamme aikaisempien liikenne rikosten määrän, syyksiluettujen liikenne rikosten määrän tuomiossa ja sen, onko ajokiellon pituutta määrittäessä huomioitu jokin olosuhdetekijä (taulukko 15). Näin saamme jälleen esille mainittujen tekijöiden vaikutuksen ajokiellon pituuteen kun muut mallissa olevat selittäjät on vakioitu.

Taulukko 15. Ajokieltojen pituutta (vrk) selittävä regressiomalli, kaikki törkeät rattijuopumukset (N=1 193)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin	Merkitsevyys
Aikaisemmat liikenne rikokset	15,74	0,36	p<0,001
Syyksi luettujen liikenne rikosten määrä	42,46	0,26	p<0,001
Jokin olosuhdetekijä huomioitu ajokieltoa määrittäessä	-107,85	-0,20	p<0,001

Mallissa vahvimaksi selittäjäksi asettuu aiempien liikenne rikosten määrä, joka selittää yksin 24 prosenttia ajokiellon pituuden vaihtelusta. Jokainen aiempi liikenne rikos lisää ajokiellon pituutta keskimäärin 16 vuorokaudella. Toiseksi selittäjäksi mallissa asettuu syyksiluettujen liikenne rikosten määrä, joka tuo mallin selitysasteen 30 prosenttiin. Jokainen syyksiluettu liikenne rikos lisää ajokielto vuorokausia keskimäärin noin 42 kappaletta. Kolmanneksi selittäjäksi malliin asettuu olosuhdetekijöiden huomiointi, joka nostaa mallin selitysasteen 34 prosenttiin. Jos henkilön kohdalla on huomioitu ajokieltoa vähentävänä seikkana työ, työ- tai opiskelumatka tai muu välttämätön liikkuminen, vähennys on ollut keskimäärin 108 vuorokautta.

Laskemme vielä taulukkoon 16 vastaavat mallit pelkästään alkoholirattijuopumuksille, jolloin voimme ottaa lisäselittäjäksi alkoholin määrän veressä tai hengitysilmassa. Mallin selitysaste nousee 45 prosenttiin. Jokainen promillen kymmenys nostaa ajokielto vuorokausia vajaalla kymmenellä. Edelliseen malliin nähden aikaisempien liikenne rikosten merkitys hiukan laskee ja syyksiluettujen rikosten määrä hiukan korostuu.

Taulukko 16. Ajokieltojen pituutta (vrk) selittävä regressiomalli, törkeät alkoholirattijuopumukset (N=607)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin	Merkitsevyys
Syyksi luettujen rikosten määrä	58,44	0,31	p<0,001
Aikaisemmat liikenne rikokset	13,15	0,32	p<0,001
Promillet*10	9,17	0,26	p<0,001
Jokin olosuhdetekijä huomioitu ajokieltoa määrittäessä	-108,78	-0,22	p<0,001

6.3.2 Ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus

Ajokorttilain pykälät 67 ja 67a määrittävät myös törkeiden rattijuopumusten osalta ehdollisten ajokieltojen määräämisen reunaehdot.

Törkeiden rattijuopumusten (N=1 452) perusteella tuomituista ajokielloista 93 kappaletta tuomittiin ehdollisina, ja samalla valvottuina ajo-oikeuksina 67a §:n edellyttämällä tavalla.

Törkeiden rattijuopumusten ehdollisen ajokiellon perustelut olivat kauttaaltaan suppeammat kuin perusmuotoisten. Usein tyydyttiin toteamaan, että vastaaja on valvottua ajo-oikeutta pyytänyt, eikä esteitä määrätä täten myös ajokieltoa ehdollisena ole. Epäselväksi jäi, viitattiinko tällä ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisiin edellytyksiin vai valvotun ajo-oikeuden edellytyksiin. Tällöin kuitenkin välttyttiin arvioimasta ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä. Vaikuttaa siltä, että törkeisiin rattijuopumuksiin syyllistyneet osasivat pyytää valvottua ajo-oikeutta hanakammin kuin perusmuotoisiin rattijuopumuksiin syyllistyneet.

Jos ehdollisen ajokiellon edellytyksiä arvioitiin, ammattiin liittyvät syyt, yrittäjäys ja maatalousyrittäjäys, työmatkat niiden ollessa poikkeuksellisen hankalat taittaa julkisilla kulkuneuvoilla sekä erilaiset sosiaaliset syyt terveydentilasta omaisten kuljettamiseen kävivät perusteluiksi. Kirvesmies, työmaatyötä tekevä ja oppisopimuksella työssä käyvä rattijuopumukseen syyllistynyt täyttivät ehdollisen ajokiellon edellytykset. Vaihdellessa edellytettiin työnantajan selvitystä tai muuta selvitystä asiasta.

Ajokieltojen pituudet määräytyvät ajokorttilain 66 §:n nojalla. Koeaikojen pituudet vaihtelivat 12–26 kuukauden välillä. Mediaani oli 18 kuukautta, eli 2 kuukautta korkeampi kuin perusmuotoisten rattijuopumusten yhteydessä.

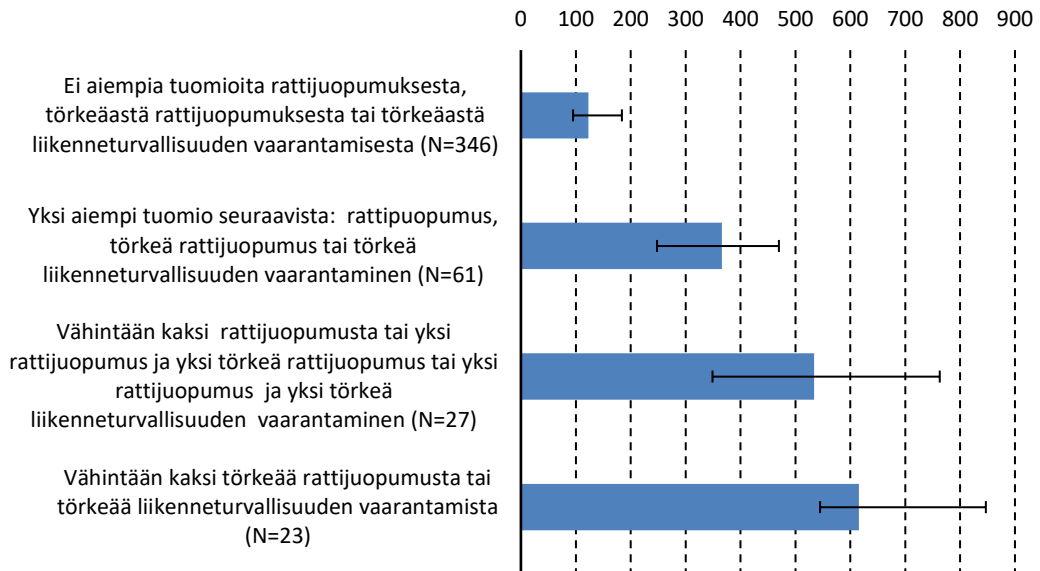
6.4 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

6.4.1 Ajokiellon pituus

Kaikissa lainvoimaisissa tuomioissa (N=457) keskimääräinen ajokiellon pituus pääriksen tapahtumapäivästä lukien oli 153 päivää. Vaihtelu on tässäkin huomattavan suurta ja siksi on tarpeen tarkastella vaihtelun selittäjiä samalla tavalla kuin edellä rattijuopumusten tapauksessa.

Aloitetaan jälleen katsomalla, miten uusintarikollisuus vaikuttaa ajokiellon pituuteen. Seuraavaan kuvioon (kuvio 30) on laskettu keskimääräiset ajokieltojen pituudet tekijän aiempien rikosten mukaan. Tulos on looginen ja odotettu: ensikertalaisilla ajokielto on keskimäärin 123 päivää, yhden aiemman tuomion omaavilla vajaat 366 päivää ja muilla 534–616 päivää.

Ajokiellon pituuden mediaani (vrk) sekä 20 % ja 80 % persentiilit



Kuvio 30. Ajokiellon mediaanipituus (vrk) törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa tuomitun aikaisempien tuomioiden mukaan

Kaikista lainvoimaisista tuomioista, joissa törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli päärikoksena (N=457) 52,2 prosentissa tuomioista (N=239) vastaaja vetosi siihen, että tarvitsee ajolupaa työssään, työ- tai koulumatkaansa tai muuhun välttämättömään liikkumiseen. Tämä osuus on siis selvästi suurempi kuin rattijuopumisrikoksissa. Tavallisinta oli vedota siihen, että tarvitsee ajolupaa työssään (N=136). Näissä tapauksissa tämä seikka olikin otettu huomioon reilussa 80 prosentissa tapauksista. Toiseksi yleisintä oli vedota välttämättömään liikkumiseen (N=54). Näistä joka toisessa seikka oli otettu huomioon ajokiellon pituudessa. Työ- tai koulumatkoihin vedottiin 51 tapauksessa ja näistäkin noin puolessa tämä seikka huomioitiin ajokiellon pituutta määrättäessä.

Taulukko 17. Ajokieltojen määräämisessä vaikuttaneet olosuhdetekijät törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa

		N	%
Tarvitsee ajolupaa työssään			
	Ei otettu huomioon	25	18,3
	Otettu huomioon	111	81,6
	Vaadittuja yhteensä	136	100,0
Tarvitsee ajolupaa työ- tai koulumatkoihin			
	Ei otettu huomioon	24	47,1
	Otettu huomioon	27	52,9
	Vaadittuja yhteensä	51	100,0
Tarvitsee ajolupaa välttämättömään liikkumiseen			
	Ei otettu huomioon	27	50,0
	Otettu huomioon	27	50,0
	Vaadittuja yhteensä	54	100,0

Myös törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten yhteydessä kavalkadi erilaisia sosiaalisia syitä tuli harkittavaksi. Tuomarin ankaruudesta riippuen ne yleensä hyväksyttiin, jos voitiin kohtuudella arvioida, että ajo-oikeus todella oli tarpeellinen tekijälle ja hänen lähipiirilleen joko toimeentulon tai muun syyn vuoksi:

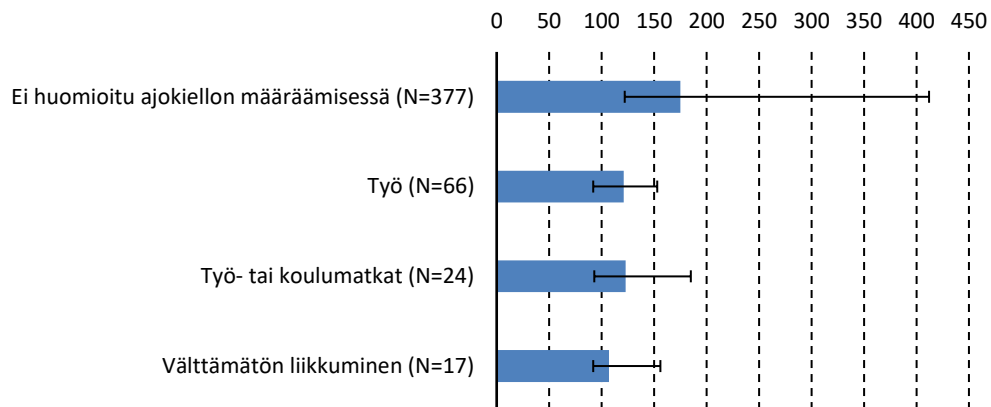
”Vastaja on kertonut, että hän tarvitsee ajo-oikeutta, koska hänen vaimonsa on ollut vakavasti sairas ja tämän kuntoutus on alkamassa. Vastajan täytyy huolehtia vaimonsa kuljettamisesta hoitoihin ja kuntoutukseen. Tähän nähden sekä väliaikaisen ajokiellon pituus huomioon ottaen vastajan ajokielto on katsottava kokonaan kärsityksi.”

Toisessa tapauksessa:

”Ajokieltovaatimuksen osalta vastaja on käräjäoikeudelle toimittamissaan lausumissa pyytänyt huomioimaan, että ajo-oikeus on hänelle välttämätön sekä hänen elinkeinotoimintansa että hänen luonaan asuvien alaikäisten lasten kuljetusten ja ruokahuollon kannalta. Vastajan mukaan hän on itsenäinen rakennusalan yrittäjä ja väliaikainen ajokielto on aiheuttanut sen, että kaikki kuluvan vuoden rakennusurakat on kilpailutettu ja ne ovat menneet hänen ohi. Vastaja on lisäksi pyytänyt huomioimaan, että hän asuu haja-asutusalueella julkisen liikenteen ja palveluiden ulkopuolella.”

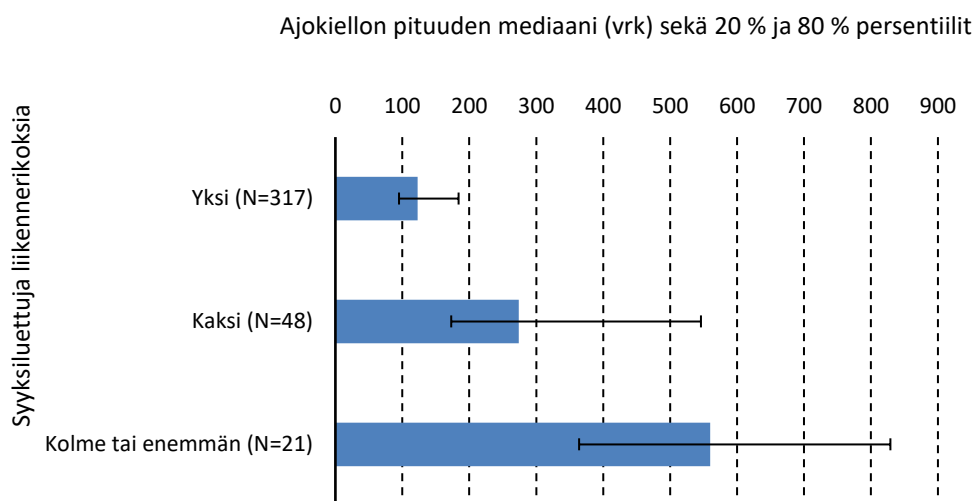
Kuvioon 31 on laskettu keskimääräiset ajokieltojen pituudet erilaisten olosuhdetekijöiden mukaan. Silloin, kun mitään olosuhdetekijää ei ole otettu huomioon, ajokiellon pituus on ollut keskimäärin 175 päivää. Olosuhdetekijöiden huomioiminen pudottaa merkittävästi ajokiellon pituutta. Jos perusteena on työ, pudotus on 54 päivää, jos perusteena on työ- tai koulumatka, pudotus on 52 päivää ja jos perusteena on välttämätön liikkuminen, pudotus on 68 päivää. Lukujen tulkintaa hiukan sotkee jälleen se, että on saatettu huomioida useita olosuhdetekijöitä. Päättulos joka tapauksessa on, että jos olosuhdetekijöitä on ylipäättään huomioitu, keskimääräinen ajokiellon pituuden vähenemä on ollut 52–68 päivää.

Ajokiellon pituuden mediaani (vrk) sekä 20 % ja 80 % persentiilit



Kuvio 31. Ajokieltojen mediaanipituus (vrk) huomioitujen olosuhdetekijöiden mukaan törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa

Kuviossa 32 ajokieltojen pituuksia on tarkasteltu syyksiluettujen liikennenerikosten mukaan. Yhteys on selvä eli ajokiellon pituus kasvaa sivurikoksina olevien liikennenerikosten määrän lisääntyessä. Tapaukset, joissa törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on ainut syyksi luettu rikos, ovat sellaisia, joissa tekijä ei ole ollut esimerkiksi päihtynyt. Näissä keskimääräinen ajokiellon määrä näyttää olevan 123 vuorokautta. Kun syyksi luettuja rikoksia on kolme tai enemmän, ajokieltojen pituus nousee 560 vuorokauteen.



Kuvio 32. Ajokieltojen mediaanipituus (vrk) syyksi luettujen sivurikosten määrän mukaan törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa

Kuten edellä rattijuopumusten kohdalla, laskimme vielä erikseen ajokiellon pituuden mediaanin niissä tapauksissa, joissa syyksiluettuja liikenne rikoksia oli yksi eikä teki jällä ollut yhtään aiempaa tuomiota liikenne rikoksista viimeisten viiden vuoden ajalta. Näitä voi pitää selvinä törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisen tyyppitapauksina (N=286). Ajokiellon mediaani oli tällöin 123 päivää. Liitetaulukosta 12 löytyvät jälleen myös muille aikaisempien liikenne rikosten ja syyksiluettujen liikenne rikosten kombinaatiolle lasketut ajokieltojen mediaanipituudet.

Lasketaan lopuksi myös törkeille liikenneturvallisuuden vaarantamisille askeltava regressiomalli, jossa selitettävänä muuttujana on ajokiellon pituus ja selittäjiksi asetamme aikaisempien liikenne rikosten määrän, syyksiluettujen rikosten määrän tuomiossa ja sen, onko ajokiellon pituutta määrittäessä huomioitu jokin olosuhdetekijä (taulukko 18). Näin saamme tässäkin esille mainittujen tekijöiden vaikutuksen ajokiellon pituuteen, kun muut mallissa olevat selittäjät on vakioitu.

Taulukko 18. Ajokieltojen pituutta (vrk) selittävä regressiomalli, törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset (N=456)

	Regressiokerroin	Standardisoitu regressiokerroin	Merkitsevyys
Aikaisemmat liikenne rikokset	11,35	0,37	p<0,001
Syyksi luettujen liikenne rikosten määrä	31,29	0,31	p<0,001
Jokin olosuhdetekijä huomioitu ajokieltoa määrittäessä	-86,61	-0,15	p=0,002

Mallissa vahvimaksi selittäjäksi asettuu aikaisempien liikennerikosten määrä, joka selittää yksin 27 prosenttia ajokiellon pituuden vaihtelusta. Jokainen aiempi liikennerikos lisää ajokiellon pituutta keskimäärin 11 vuorokaudella. Toiseksi selittäjäksi mallissa asettuu syyksiluettujen liikennerikosten määrä, joka tuo mallin selityksasteen 36 prosenttiin. Jokainen syyksiluettu liikennerikos lisää ajokieltovuorokausia keskimäärin 31 kappaletta. Kolmanneksi selittäjäksi malliin asettuu olosuhdetekijöiden huomiointi, joka kuitenkin nostaa mallin selityksastetta vain kahden prosenttiyksikön verran. Jos henkilön kohdalla on huomioitu ajokieltä vähentävänä seikkana työ, työ- tai opiskelumatka tai muu välttämätön liikkuminen, vähennys on ollut keskimäärin 87 vuorokautta.

6.4.2 Ehdollinen ajokielto ja valvottu ajo-oikeus

Ajokorttilain pykälä 67 määrittelee myös törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten seurauksena olevien ajokiellon ehdollisuuden kriteerit samoin kuin rattijuopumusten yhteydessä.

Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten yhteydessä (N=457) ajokielto määritettiin ehdollisena 42 tapauksessa. Valvottu ajo-oikeus ei sovellu, joten joka kerta arvioitavaksi tulivat ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraiset edellytykset. Täten törkeästi liikenneturvallisuutta vaarantaneen saattaa olla hankalampi saada ehdollinen ajokielto kuin rattijuopumukseen syylistyneen, kun valvottua ajo-oikeutta ei voi samalla tavoin pyytää. Ammatin perusteella ehdollisen ajokiellon saivat, kuten rattijuopumustapauksissakin, kuljettajat, yrittäjät sekä maalla asuvat ja pitkän matkan työmatkalaiset:

”Vastaaja on esittänyt selvityksen ajokortin tarpeestaan. Vastaaja on kertonut olevansa betoninkuljetusalan yrittäjä ja tarvitsevänsä ajo-oikeutta työssään. Vastaaja on tuonut ilmi, että ajokiellon johdosta hän tulisi menettämään ajopaikkansa ja joutuisi lopettamaan liiketoiminnan. Ajo-oikeus on vastaajalle ammatin takia välttämätön. Teosta ei ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Koska yleinen etukaan ei muuta vaadi, määrätään ajokielto ehdollisena.”

Jotain selvitystä ajo-oikeuden tarpeesta on siis pitänyt esittää, vaikkakaan ei aineiston perusteella aina. Todistajia käytettiin myös, työnantajan lausuntojen ohella:

”Ajokieltovaatimuksen osalta käräjäoikeus toteaa, että todistajan mukaan vastaajan työaika alkaa aamuisin kello 6.00. Vastaajan asuinpaikkakunnalta ei pääse lainkaan julkisilla kulkuneuvoilla niin, että hän olisi työpaikalla kello 6.00. Syyttäjä on katsonut, että vastaaja tulee tuomita ehdolliseen ajokieltoon. Tällä hetkellä vastaaja ei pysty suorittamaan työmatkoja ilman ajo-oikeutta. Ajo-o-

keutta voidaan siis pitää työn vuoksi välttämättömänä. Vastaajalla on huolettavanaan neljä alaikäistä lasta. Ajosta ei ole aiheutunut konkreettista vaaraa toisten turvallisuudelle. Sen vuoksi ajokielto määrätään ehdolliseksi.”

Kynnys evätä ehdollinen ajokielto konkreettisen vaaran aiheuttamisen perusteella vaihtaa olevan korkealla laadullisen tarkastelun perusteella. Alla eräs esimerkkitapauserustelu:

”Vastaaja on toimittanut työnantajansa selvityksen työtehtävistään. Selvityksen mukaan vastaajan työtehtäviin kuuluvat kiinteistöjen LVI-tekniset kuntotutkimukset sekä kuntoselvitykset kohteissa ja vastaajan työtehtävät vaativat auton käyttämistä kohteeseen kulkemiseen sekä kaluston kuljettamiseen. Ajo-oikeuden voidaan siten katsoa olevan vastaajalle ammatin takia välttämätön. Syytteen teonkuvauksen mukaan tapahtuma-aikana on ollut muuta liikennettä ja vastaaja on ohittanut muita autoja. Vastaajan menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle. Teko on kuitenkin teonkuvauksen mukaan tapahtunut yöaikaan moottoritiellä eikä teonkuvauksesta ilmene, että konkreettista vaaraa toisten turvallisuudelle olisi aiheutunut. Ajokielto voidaan määrätä ehdollisena.”

Myös törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen johdosta määrättyyn ehdolliseen ajokieltoon liittyy 12–36 kuukauden koeaika. Aineistossa vaihteluväli oli 12–25 kuukautta 18 kuukauden mediaanilla mikä on sama, kuin törkeissä rattijuopumuksissa.

6.5 Vaarallisten aineiden kuljetusrikos

Päärikoksina 1.4.2013–31.12.2017 esiintyi vaarallisten aineiden kuljetusrikosta yhdeksän kappaletta. Kyseessä on siis harvinainen rikosnimike. Niinpä tarkastelemme näitä tapauksia laadullisesti ja pyrkien kuvaamaan ilmiöön liittyviä piirteitä.

Rikoslain 44 luvun 13 §:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen voi täyttää lähettämällä, antamalla lastiksi, laivaamalla, kuljettamalla, ajamalla, kuormaamalla, lastaamalla, purkamalla, käsittelemällä, pitämällä matkatavarana tai tilapäisesti säilyttämällä vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle.

Tapausten olosuhteet olivat seuraavanlaisia: tullissa tai satamassa ei ilmoitettu tai ilmoitettu väärin lastin sisältö, kuljetettu esimerkiksi räjähteitä tai työnantajana velvoi-

tettu kuljettamaan vaarallisia aineita. Näissä tapauksissa tuomittiin passittaja, työnantaja tai ajoneuvon kuljettaja. Muita kuin tapauksia kuvaavia johtopäätöksiä tai säännönmukaisuuksia näin pienestä aineistosta ei voida johtaa.

Seurauksena rikoksesta tulisi olla ajokorttilain 64 §:n mukaan myös ajokielto, mutta vain ajoneuvojen kuljettajille on tarkastelemissamme tapauksissa määrätty ajokieltoa.

Ajokiellon kestosta vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen osalta säädetään ajokorttilain 66§:ssä.

Vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syylistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syylistynyt kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Kuljettajina toimineille määrättiin ajokielto, joka oli pituudeltaan 1–4 kuukautta. Yllä lueteltuja uusimisyhdistelmiä ei vaarallisten aineiden kuljetusrikosten ollessa päärikosena esiintynyt lainkaan.

7 Yhteenvedo

Tällä tutkimuksella on ollut kaksi tarkoitusta: 1) kuvata perusmuotoisten rattijuopumusten rangaistuskäytäntöä ja 2) kuvata käytäntöä, jolla tuomioistuimet määräävät ajokieltoja. Tutkimuksen aineisto on koottu käräjäoikeuksien ja hovioikeuksien ratkaisuista pääosin vuodelta 2017. Tutkimustulosten on tarkoitus palvella uudistusta, jonka mukaisesti ajokieltojen määrääminen siirtyy vuonna 2019 kokonaan poliisille ja samalla perustunnusmerkistön mukaiset rattijuopumukset siirtyvät käsiteltäväksi sakko-menettelyssä, missä syyttäjä voi päättää rattijuopumustapauksissa rangaistusmääräyksen antamisesta.

Rattijuopumusten rangaistuskäytäntöä koskevat tulokset voi tiivistää seuraavasti:

1. Tyypillisin tilanne, jossa henkilölle määrättiin rangaistus perusmuotoisesta rattijuopumuksesta, oli sellainen, jossa henkilöllä ei ole aiempia rattijuopumustuomioita ja joissa tekoon ei liittynyt muita rikoksia. Näissä tapauksissa rangaistuksena oli aina sakkoa.
2. Vankeusrangaistuksen osuus tuomioista nousi noin neljännekseen tapauksissa, joissa kysymys oli huumerrattijuopumuksesta ja tapaukseen liittyi useita sivurikoksia.
3. Päiväsakkojen keskiarvo alkoholirattijuopumuksissa, joissa oli yksi syyksi luettu rikos, oli 49. Keskeisin päiväsakkojen vaihtelua selittävä tekijä oli veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus, joka selitti yksin päiväsakkojen vaihtelusta 74 prosenttia. Lisäksi tekijän nuoruus ja tuomiopaikan maantieteellinen sijainti Itä- tai Pohjois-Suomessa vähensivät jonkin verran tuomion ankaruutta.
4. Usean syytekohtan alkoholirattijuopumuksissa tuomittiin joitakin vankeusrangaistuksia. Näissä promillemäärä oli yleensä lähellä törkeän rattijuopumuksen rajaa ja taustalla oli useita aiempia rattijuopumuksia. Tyypillistä oli lisäksi, että oli aiheutettu huomattavaa konkreettista vaaraa muille tielläliikkuville.
5. Päiväsakkojen keskiarvo alkoholirattijuopumuksissa, joissa oli useita syyksi luettuja rikoksia, oli 57. Keskeisin päiväsakkojen vaihtelua selittävä tekijä tässäkin tapauksessa oli veren tai hengitysilman alkoholipitoisuus, joka selitti yksin päiväsakkojen vaihtelusta 41 prosenttia. Lisäksi syyksiluettujen rikosten määrä ja aiempien rattijuopumusten määrä lisäsivät päiväsakkojen määrää. Toisaalta tekijän nuoruus ja tuomiopaikan maantieteellinen sijainti Itä- tai Pohjois-Suomessa vähensivät jonkin verran tuomion ankaruutta.
6. Vankeusrangaistukset olivat varsin harvinaisia huumerrattituomioissa, joissa käyttörikos on ainoa oheisrikos. Tällaisten ratkaisujen perusteissa viitattiin yleisesti tekijän aikaisempiin rattijuopumusrikoksiin.

7. Huumerattituomioissa, joissa käyttörikos on ainoa oheisrikos, päiväsakkojen keskimäärä oli 45. Vaihtelua näytti selittävän vain vaikuttavan aineen määrä: jos vaikuttavana aineena oli kannabis, se vähensi päiväsakkojen määrää vajaalla kymmenellä.
8. Huumerateissa, joissa on useita sivurikoksia, annettiin ehdollista tai ehdotonta vankeutta 27 prosentissa kaikista kyseisen ryhmän tuomioista. Vankeustuomion saamisen todennäköisyyttä lisäsivät aikaisempien rattijuopumusten määrä syyksiluettujen rikosten määrä tuomiossa. Lisäksi havaittiin, että todennäköisyys saada vankeusrangaistus on Itä- ja Pohjois-Suomessa pienempi kuin muissa osissa maata, vaikka aikaisemmat rattijuopumustuomiot ja syyksiluettujen rikosten määrä vakioitaisiin.
9. Huumerateissa, joissa on useita sivurikoksia, määrättiin keskimäärin 61 päiväsakkoa. Vaihtelua selittivät lähinnä syyksiluettujen rikosten määrä ja vaikuttavan aineen laatu. Jos vaikuttavana aineena oli pelkästään kannabis, päiväsakkoja määrättiin keskimäärin 12 päiväsakkoa vähemmän kuin jos vaikuttava aine olisi ollut jokin muu.

Perusmuotoisten rattijuopumusten, törkeiden rattijuopumusten, törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten ja vaarallisten aineiden kuljetusrikosten yhteydessä määrättyjen ajokieltojen määräämisestä tehdyt havainnot voi tiivistää seuraavasti:

1. Ajokieltojen pituutta koskeviin lukuihin on suhtauduttava varauksella. Tuomioistuinten asiakirjoihin on merkitty ajokiellon pituudet varsin puutteellisesti, kattavasti merkintä löytyy vain ajokiellon päättymispäivästä. Tässä tutkimuksessa ajokiellon pituutta on mitattu päivinä tuomion päärikoksen tekopäivästä ajokiellon päättymispäivämäärään. Esimerkiksi tapauksissa, joissa henkilö tuomitaan samalla kertaa useista eri aikoina tapahtuneista liikennetikoksista, voi olla vaikea tietää, mitä rikosta ajokielto koskee. Luotettavin tieto ajokiellosta saadaan tuomioista, joissa on vain yksi syyksiluettu liikennetikos. Nämä on raportissa erotettu muista tapauksista. Huomattavan poikkeavien tapausten vaikutusta ajokieltojen keskimäärään on myös eliminoitu kuvaamalla ajokieltojen keskimäärää keskiarvon sijasta mediaanilla.
2. Perusmuotoisissa rattijuopumuksissa ajokiellon mediaanipituus päärikoksen tapahtumapäivästä lukien oli 184 päivää. Ajokiellon pituutta selittivät parhaiten aikaisemmin tuomittujen liikennetikosten määrä ja samalla tuomiolla olleiden liikennetikosten määrä. Jos henkilöllä ei ollut tuomioita aikaisemmista liikennetikoksista eikä tuomiossa ollut muita syyksiluettuja liikennetikoksia, ajokiellon mediaanipituus oli 122 päivää. Jos ajokiellon pituutta koskevassa päätöksessä huomioidaan jokin ajokieltoa puoltava tekijä henkilön elämäntilanteessa kuten auton käyttö työssä tai työmatkalla, vähennys ajokieltoon oli keskimäärin 76 päivää. Jos kysymyksessä oli alkoholirattijuopumus, jokainen promillen kymmenyksen lisäys lisäsi ajokieltoa keskimäärin noin kymmenen päivää.

Jos ehdollisen ajokiellon edellytykset tulivat harkittaviksi, ehdollinen ajoikielto myönnettiin, jos oli esittää ajo-oikeuden tarpeesta työnantajan todistus. Sosiaaliset syyt kävivät tuomarin harkinnan mukaan. Alkoholirattijuopumuksesta tuomitulle ehdollisen ajokiellon edellytyksenä on alkolukko eli tällöin tuomitaan valvottu ajo-oikeus. Valvotun ajo-oikeuden yhteydessä ei tulisi soveltaa ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä, mutta tätä näkyi aineistossa jonkin verran. Koeaikojen mediaanipituus oli 16 kuukautta.

3. Törkeissä rattijuopumuksissa ajokiellon mediaanipituus päärikoksen tapahtumapäivästä lukien oli 286 päivää. Ajokiellon pituutta selittävät tässäkin tapauksessa parhaiten aikaisemmin tuomittujen liikenne rikosten määrä ja samalla tuomiolla olleiden liikenne rikosten määrä. Jos henkilöllä ei ollut tuomioita aikaisemmista liikenne rikoksista eikä tuomiossa ollut muita syyksiluettuja liikenne rikoksia, ajokiellon mediaanipituus oli 215 päivää. Jos ajokiellon pituutta koskevassa päätöksessä huomioitiin jokin ajo-oikeutta puoltava tekijä henkilön elämäntilanteessa kuten auton käyttö työssä tai työmatkalla, vähennys ajokieltoon oli keskimäärin 108 päivää. Jos kysymyksessä oli alkoholirattijuopumus, jokainen promillen kymmenykset lisäys lisäsi ajokieltoa keskimäärin noin kymmenen päivää. Jos ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraiset edellytykset tulivat harkittaviksi, ammattiin perustuva syy ja tuomarin harkinnan mukaan sosiaaliset syyt hyväksyttiin samaan tapaan kuin perusmuotoisissa rattijuopumuksissakin. Kuitenkin myös ehdollisen ajokiellon saavien törkeään alkoholirattijuopumukseen syyllistyneiden ajo-oikeus on aina alkolukolla valvottu, joten kyse on erottelusta ehdottoman ja ehdollisen mutta alkolukolla valvotun ajo-oikeuden tuomitsemisen välillä. Koeaikojen mediaanipituus oli 18 kuukautta.
4. Törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa ajokiellon mediaanipituus päärikoksen tapahtumapäivästä lukien oli 153 päivää. Ajokiellon pituutta selittivät jälleen parhaiten aikaisemmin tuomittujen liikenne rikosten määrä ja samalla tuomiolla olleiden liikenne rikosten määrä. Jos henkilöllä ei ollut tuomioita aikaisemmista liikenne rikoksista eikä tuomiossa ollut muita syyksiluettuja liikenne rikoksia, ajokiellon mediaanipituus oli 123 päivää. Jos ajokiellon pituutta koskevassa päätöksessä huomioitiin jokin ajo-oikeutta puoltava tekijä henkilön elämäntilanteessa kuten auton käyttö työssä tai työmatkalla, vähennys ajokieltoon oli keskimäärin 87 päivää. Ehdollisia ajokieltoja myönnettiin samoin edellytyksin kuin rattijuopumuksiinkin, mutta valvottu ajo-oikeus ei tässä rikostyyppissä tullut kyseeseen. Koeaikojen mediaanipituus oli 18 kuukautta.
5. Vaarallisten aineiden kuljetusrikos on varsin harvinainen: Päärikoksina 1.4.2013–31.12.2017 niitä löytyi vain yhdeksän kappaletta. Näissä kuljettajina toimineille määrättiin ajokieltoja, joiden pituus vaihteli yhden ja neljän kuukauden välillä.

Liitteet

Liitetaulukko 1. Rovaniemen hovioikeuspiirin seuraamussuositus rattijuopumuksissa³

Rattijuopumus (RL 23:3; rangaistusasteikko sakkoa – 6 kk)				
Veren alkoholipitoisuus (promillea)	Alkoholia litrassa uloshengitysilma (milligrammaa)	Rangaistus tyyppitapauksessa	Ajokielto tyyppitapauksessa (min. 1 kk)	Ajokielto uusijalle (min. 6 kk)
0,5	0,22	30	2	7
0,6	0,27	35	2	7
0,7	0,31	40	3	7
0,8	0,36	45	3	7
0,9	0,4	50	4	8
1	0,44	55	5	8
1,1	0,49	60	5	8
1,19	0,52	65	6	9

³ Lähde: https://oikeus.fi/hovioikeudet/rovaniemenhovioikeus/material/attachments/oikeus_hovioikeudet_rovaniemenhovioikeus/m24O5405n/Laatuhankeen_raportti_I-II.pdf

Liitetaulukko 2. Ehdottomat vankeusrangaistukset alkoholirateista, kun ei sivurikoksia

Tapaus	Rangaistus	YKP tai Valra	Pro-mil-let	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id356	5 kk vankeutta	YKP	1,13	1	Vastaaja on syylistynyt rattijuopumukseen 8 kuukauden kuluttua siitä, kun hänet on tuomittu törkeästä rattijuopumuksesta ja pahoinpitelystä 4 kuukauden ehdolliseen vankeuteen kahden vuoden koeajalla. Edellä todetuista perusteista kärkeäjoikeudella on perusteet panna ehdollinen tuomio täytäntöön ja tuomita vastaaja ehdottomaan vankeusrangaistukseen.
2 id 405	20 päivää vankeutta	Valra	1,18	1	Vastaaja on tuomittu aiemmin useita kertoja yhdyskuntapalveluun. Viimeksi hänet on tuomittu yhdyskuntapalveluun rikoksesta, johon hän on syylistynyt. Ennen tätä hän on syylistynyt muun muassa törkeään rattijuopumukseen. Näistä rikoksista on kuitenkin kulunut niin pitkä aika, että ainoastaan viimeisin tuomio otetaan huomioon rangaistuksen määräämisessä tässä asiassa.--- Kärkeäjoikeus katsoo, että vastaajan aiemmat tuomiot edellyttävät, että hänet tuomitaan ehdottomaan vankeusrangaistukseen.--- Rangaistuksen mittaamisessa on otettu huomioon, että vastaajalla on ollut yksi matkustaja kyydissään.
3 id710	40 päivää vankeutta	YKP	1,17	1	Vastaajan humalatilaa voimakkuus, muut rikoksen teko-olosuhteet ja vakiintunut rangaistuskäytäntö huomioon ottaen kärkeäjoikeus pitää oikeudenmukaisena rangaistuksena vastaajan syyksi luetusta rikoksesta 40 päivää vankeutta. Vastaajan rikosrekisterioteesta ilmenevä aikaisempi rikollisuus huomioon ottaen kärkeäjoikeus katsoo, että hänet on tuomittava ehdottomaan vankeusrangaistukseen.
4 id874	50 päivää vankeutta	Ei suostu	1,14	2	Ottaen huomioon rikosrekisterioteesta ilmenevä vastaajan rikollisuus ja sen toistuvuus, kärkeäjoikeus katsoo, ettei ehdollisella vankeusrangaistuksella ole ollut vaikutusta vastaajan käyttäytymiseen. Kärkeäjoikeus katsoo, että vastaaja tulee tuomita nyt hänen syykseen luetusta teosta vankeusrangaistukseen, joka tulee määrätä ehdottomana.
5 id1076	30 päivää vankeutta	YKP	1,14	3	Rattijuopumuksesta tuomitaan yleensä sakkorangaistukseen. Vastaajan tapauksessa uloshengitysilman alkoholipitoisuus on ollut lähellä törkeän rattijuopumuksen rajaa. Rikosrekisterin oteesta ilmenee, että vastaaja on aiemmin tuomittu törkeistä rattijuopumuksista. Kärkeäjoikeus katsoo, ettei ole riittäviä perusteita soveltaa syytteessä mainittua koventamisperustetta, mutta aiemmat tuomiot vastaavanlaisista rikoksista aiheuttavat sen, ettei rangaistukseksi voida enää tuomita sakkoa tai ehdollista vankeutta.
6 id1187	30 päivää vankeutta	YKP	1,11	1	Tuomiolauselmasta ilmenevä yhdyskuntapalvelurangaistus on riittävä ja oikeudenmukainen rangaistus seuraamus vastaajan syyksi luetusta rikoksesta. Sakko ei ole riittävä rangaistus siihen nähden, että vastaaja on tuomittu tehdystä törkeästä rattijuopumuksesta ehdolliseen vankeusrangaistukseen ja oheissakkoon.

Liitetaulukko 3. Päiväsakot alkoholirateista, kun ei sivurikoksia ja aikaisempia rattijuopumustuomioita vähintään kolme

Tapaus	Rangaistus	Pro-mil-let	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id37	50 päiväsakkoa	0,82	2	Käräjäoikeus arvioi kohtuulliseksi rangaistukseksi teosta 50 päiväsakkoa. Käräjäoikeus on ottanut rangaistuksen mittaamisessa huomioon vastaajan syyksiluetusta teosta ilmenevän syyllisyyden sekä teon vahingollisuuden ja vaarallisuuden ja rangaistuskäytännön yhtenäisyyden.
2 id1137	35	0,98	3	Asiassa ei ole ilmennyt seikkoja, jotka antaisivat aihetta poiketa vakiintuneesta rangaistuskäytännöstä. Sakkorangaistus on yleisen rangaistuskäytännön mukainen seuraamus vastaajan syyksi luetusta rikoksesta. Sakkorangaistuksen määrässä on otettu huomioon rikoksen vahingollisuus ja vaarallisuus, teon vaikuttimet sekä niistä ilmennyt tekijän muu syyllisyys.
3 id563	50	0,79	5	Käräjäoikeus on ottanut rangaistuksen mittaamisessa huomioon vastaajan syyksiluetusta teosta ilmenevän syyllisyyden sekä teon vahingollisuuden ja vaarallisuuden ja rangaistuskäytännön yhtenäisyyden. Päiväsakon rahamäärä perustuu vastaajan viimeksi toimitetun verotuksen tietoihin.
4 id734	40	0,66	1	Vastaaja on tuomittava vakiintuneen tuomitsemiskäytännön mukaan teosta sakkorangaistukseen. Rangaistusta mitattaessa on otettu huomioon veren alkoholipitoisuus ja vakiintunut rangaistuskäytäntö.

Liitetaulukko 4. Ehdolliset ja ehdottomat vankeusrangaistukset alkoholirateista kun yksi tai useampia sivurikoksia

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistukset	YKP tai Valra	Pro-millet	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perusteluja (suora lainaus)
1 id64	30 pv ehdollisena + oheis-sakko 20 ps		1,17	1	Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta; liikenneturvallisuuden vaarantaminen	Tieltä suistuminen	Rangaistus on yleisen oikeuskäytännön mukainen. Asiassa ei ole ilmennyt perusteita poiketa siitä.
2 id1136	30 pv ehdollisena		0,90 + 0,91	1	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen; rattijuopumus; kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	Törmännyt liikennevaloihin pysähtyneeseen autoon	
3 id207	30 pv		0,98	7	Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Aiemmat tuomiot huomioon ottaen ehdollinen vankeus tai ehdottoman vankeuden sijasta tuomittavat rangaistukset eivät tule nyt kysymykseen. Rangaistus on vakiintuneen käytännön mukainen.
4 id261	50 pv		1,16	2	Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Asiassa ei ole ilmennyt seikkoja, jotka antaisivat aihetta poiketa vakiintuneesta rangaistuskäytännöstä muutoin kuin koventamisperusteen soveltamisen osalta. Käräjäoikeus katsoo ottaen huomioon vastaajan rikosrekisteristä ilmenevä aikaisempi rikollisuus, että hänen aikaisemman rikollisuutensa ja nyt esillä olevien uusien rikosten suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Käräjäoikeus on soveltanut rangaistusta mitattaessa rikoslain 6 luvun 5 §:n 5 kohdassa tarkoitettua koventamisperustetta. Vastaajan rikoksesta ilmenevä tekijän syyllisyys ja hänen aikaisempi rikollisuutensa edellyttävät vankeusrangaistukseen tuomitsemista. --- Vankeusrangaistus on määrättävä ehdottomana aikaisemman samankaltaisen rikollisuuden vuoksi.
5 id571	80 pv		0,91	4	Näpistys (x2), kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (x2), liikenne-rikkomus,		Vastaajalle rangaistusta mitattaessa otetaan koventamisperusteena huomioon hänen aikaisempi rikollisuutensa, koska sen ja nyt syyksiluettujen rikosten suhde osoittaa hänessä rikosten lukuisuuden ja samankaltaisuuden vuoksi ilmeistä piit-

Tapaus	Vankeus- päivät + oheisran- gaistukset	YKP tai Valra	Pro- millet	Tuomiot ratti- juopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaarati- lanteet	Tuomioistuimen perusteluja (suora lainaus)
							taamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Vastaajan rikosrekisteriotteesta voi- daan havaita, että hän on toistuvasti syylistynyt rikoksiin, varsinkin näpistyksiin ja kulkuneuvon kuljettamisiin oikeudetta. Ennen varhaisimpia syytteenalaisia rikok- sia (tekopäivä xx.xx.2015) X on rikosrekisteriotteen mukaan lisäksi syylistynyt yh- teen törkeään rattijuopumukseen ja kahteen rattijuopumukseen. Vastaajan rikos- rekisteriotteesta ilmenevä aikaisempi rikollisuus edellyttää ehdottoman vankeus- rangaistuksen tuomitsemista. (ks. myös liite n)
6 id628	60 pv		1,05	4	Kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta		Käräjäoikeus on harkinnut tuomiolauselmasta ilmenevän rangaistuksen. Rangais- tusta koventavina huomioidaan vastaajan aikaisemmat lukuisat saman tyyppiset rikokset ja sen vuoksi rangaistukseksi tulee tuomita vankeutta. Vastaajalle aiem- min tuomitut ehdottomat vankeusrangaistukset ja valvontarangaistus ovat es- teenä vastaajan tuomitsemiselle nyt yhdyskuntapalveluun tai valvontarangaistuk- seen. Niin ollen vankeusrangaistus tuomitaan ehdottomana
7 id666	30 pv		1,00	4	Kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta		Vastaaja on aiemmin useita kertoja syylistynyt vastaavankaltaisiin rikoksiin, minkä vuoksi rangaistusta mitattaessa on sovellettava koventamisperustetta. Ko- ventamisperuste huomioon ottaen vastaajan teot edellyttävät vankeusrangais- tusta, joka on vastaajan aiempien ehdottomien vankeusrangaistusten vuoksi määrättävä ehdottomana.
8 id710	40 pv	YKP	1,17	1	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopu- mus	Ajanut vastaantule- vien kaistalla, tör- männyt vastaantule- vaan ajoneuvoon, matkustajille henkilö- vahinkoja. Kolme matkustajaa.	Vastaajan humalatilan voimakkuus, muut rikoksen teko-olosuhteet ja vakiintunut rangaistuskäytäntö huomioon ottaen käräjäoikeus pitää oikeudenmukaisena ran- gaistuksena vastaajan syyksi luetusta rikoksesta 40 päivää vankeutta. Vastaajan rikosrekisteriotteesta ilmenevä aikaisempi rikollisuus huomioon ottaen käräjäoi- keus katsoo, että hänet on tuomittava ehdottomaan vankeusrangaistukseen.
9 id794	30 pv		1,02	4	Kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta, liikenne- rikkomus		Vastaajan kohdalla on siten sovellettava rangaistuksen koventamisperusteena sitä, että hänen aikaisemman rikollisuutensa ja nyt kysymyksessä olevan rikok- sen suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta osoittaa hänessä ilmeistä piittaa- mattomuutta lain kielloista ja käskyistä (rikoslaki 6 luku 5 § 1 momentti 5 kohta).

Tapaus	Vankeus- päivät + oheisran- gaistukset	YKP tai Valra	Pro- millet	Tuomiot ratti- juopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaarati- lanteet	Tuomioistuimen perusteluja (suora lainaus)
							Sakon asemesta hänet on tuomittava lyhyeen vankeusrangaistukseen, jota ei enää voida tuomita ehdollisena. Yhdyskuntapalvelun ja valvontarangaistuksen suoritusedellytyksiin kuuluu sitoutuminen päihdeettömyyteen. Toistuvat rattijuopumukset kielivät vastaajalla olevasta päihdeongelmasta, minkä vuoksi hänen ei voida olettaa suoriutuvan tällaisista yhdyskuntaseuraamuksista. Rangaistus on suoritettava vankilassa.
10 id805	30 pv		1,07	3	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	Ajanut päin punaisia liikennevaloja, ajanut kiellettyyn ajosuuntaan, jättänyt kytkemättä käsijarrun ja auto liukunut ojaan. Yksi matkustaja.	Oikeudenmukainen seuraamus vastaajan syyksi luetuista teoista on rikosten vahingollisuus ja vaarallisuus, tekojen vaikuttimet sekä rikoksista ilmenevä muu tekijän syyllisyys huomioon ottaen tuomiolauselmalta ilmenevä vankeusrangaistus. Vastaajan rikosrekisterin osatteen aikaisemman rikollisuuden ja hänen nyt syyksi luetun rikoksen (kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta) suhde rikosten samankaltaisuuden ja lukuisuuden johdosta osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Rangaistusta määrättäessä on otettu kohtuuden mukaan rangaistusta alentavana seikkana huomioon käräjäoikeuden xx.xx.2017 tuomitsema vankeusrangaistus.
11 id953	30 pv		0,57	5	Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Vastaajan aiemman rikollisuuden vuoksi vankeusrangaistus tulee tuomita ehdottomana. Ottaen huomioon vastaajalle vuonna 2013 tuomitut valvontarangaistukset sekä vuosina 2014–2015 ja 2017 tuomitut ehdottomat vankeusrangaistukset käräjäoikeus katsoo olevan esteen tuomita vastaaja nyt puheena olevasta teosta ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta valvontarangaistukseen. Vastaaja on häntä koskevan rikosrekisterin osatteen mukaan syyllistynyt vuosina 2012–2015 kuuteen törkeään rattijuopumukseen ja vuonna 2017 yhteen rattijuopumukseen sekä em. vuosina useisiin kulkuneuvon kuljettamisiin oikeudetta. Käräjäoikeus katsoo vastaajan aiempien rikosten lukuisuuden ja niiden samankaltaisuuden nyt hänen syykseen luettuihin rikoksiin nähden osoittavan hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kieltoja ja käskyjä kohtaan siten, että hänen rangaistuksensa mittaamisessa on perusteita soveltaa koventamisperustetta.

Tapaus	Vankeus- päivät + oheisran- gaistukset	YKP tai Valra	Pro- millet	Tuomiot ratti- juopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaarati- lanteet	Tuomioistuimen perusteluja (suora lainaus)
12 id1086	75 pv	YKP	0,52	4	Ajoneuvorikkomus x 3, kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta x 2		Vastaajan syyksi on nyt luettu muun ohessa rattijuopumus ja kaksi kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta eli samankaltaisia tekoja, kuin mistä hänet on viime vuosina tuomittu toistuvasti rangaistukseen. Tähän nähden ja ottaen lisäksi huomioon, että uudet teot on tehty vastaajalle xx.x.2016 tuomitun ehdollisen vankeusrangaistuksen koeaikana, käräjäoikeus katsoo, että vastaaja on nyt tuomittava rikoksistaan ehdottomaan vankeuteen ja että hänelle xx.x.2016 tuomittu ehdollinen vankeusrangaistus on määrättävä täytäntöönpantavaksi. Rikosseuraamuslaitoksen laatiman yhdyskuntapalvelun soveltuvuus selvityksen mukaan vastaaja soveltuu yhdyskuntapalveluun ja hän on antanut siihen suostumuksensa. Koska estettä yhdyskuntapalveluun tuomitsemiselle ei ole, vastaaja tuomitaan ehdottoman vankeuden sijasta yhdyskuntapalveluun.
13 id1199	40 pv		0,69	3	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulku- neuvon kuljettaminen oi- keudetta	Lievä ylinopeus, nu- kahtanut rattiin, ulos- ajo, törmäys puuhun	Rangaistusta mitattaessa käräjäoikeus on syytekohtissa 1 ja 3 soveltanut rikoslain 6 luvun 5 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaista koventamisperustetta, koska vastaajan rikosrekisteristä ilmenevän aikaisemman rikollisuuden ja nyt hänen syykseen luettujen rikosten suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Oikeuskäytännön mukainen seuraamus vastaajan syyksi luetuista teoista on vankeusrangaistus. Ottaen huomioon vastaajan syyksi nyt luetut teot sekä koventamisperusteen soveltaminen, käräjäoikeus harkitsee oikeudenmukaiseksi seuraamukseksi 40 päivää vankeutta. Ottaen huomioon vastaajan rikosrekisteristä ilmenevä aikaisempi rikollisuus vankeusrangaistusta ei voida tuomita ehdollisena. Käräjäoikeus katsoo, että vastaajan aikaisemmat ehdottomat vankeusrangaistukset ovat esteenä myös yhdyskuntapalvelu- ja valvontarangaistusten tuomitsemiselle, joten vankeusrangaistus on tuomittava ehdottomana.
14 id1245	3 kk		0,61	3	Kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta x 3, ratti- juopumus, liikenneturval- lisuuden vaarantaminen	Huomattava ylinopeus, ajautuminen vastaantulevien kais- talle	Rangaistus ja ajokielto ovat yleisen oikeuskäytännön mukaiset. Asiassa ei ole ilmennyt perusteita poiketa siitä. Tekijä on alentuneesti syyntakeinen.

Tapaus	Vankeus- päivät + oheisran- gaistukset	YKP tai Valra	Pro- millet	Tuomiot ratti- juopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaarati- lanteet	Tuomioistuimen perusteluja (suora lainaus)
15 id1310	30 pv	Valra	0,89	2	Kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta		Asiassa on sovellettu rikoslain 6 luvun 5 §:n nojalla koventamisperusteita. Vastaaja on rikosrekisteriotteen mukaan tuomittu liikenne rikoksista eli törkeästä rattijuopumuksesta xx.x.2012, x.xx.2014 ja x.xx.2016. Vastaaja on nyt tuomittu rattijuopumuksesta ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta. Nämä rikokset, sekä aikaisempien rikosten suhde, osoittaa vastaajassa ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä.
16 id1365	35 pv		1,18	1	Kulkuneuvon kuljettami- nen oikeudetta		Sakkorangaistusta ei ole pidettävä riittävänä seuraamuksena, koska vastaaja on toistuvasti syyllistynyt rattijuopumuksiin ja kulkuneuvon kuljettamiin oikeudetta. Oikeudenmukainen seuraamus vastaajan rikoksesta on lyhyt vankeusrangaistus, joka hänen rikosrekisteristään ilmenevän aikaisemman rikollisuuden perusteella on ehdoton. Rikosseuraamuslaitoksen yhdyskuntaseuraamustoimiston xx.x.2017 päivätyn selvityksen mukaan asiassa ei ole voitu laatia yhdyskuntapalvelun seuraamusselvitystä, koska x ei ole saapunut hänelle varatulle ajalle eikä ole vastaanottanut puheluihin. Näin ollen x:ää ei voida tuomita ehdottoman vankeuden sijasta yhdyskuntapalveluun.

Liitetaulukko 5. Päiväsakot alkoholirateista, kun sivurikoksia ja aikaisempia rattijuopumustuomioita vähintään kolme

Tapaus	Päiväsakko-jen määrä	Pro-millet	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id228	80	0,56	3	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta		Vastaaja tuomitaan syyksiluetusta teosta yhteiseen sakkorangaistukseen 80 päiväsakkoa, jonka käräjäoikeus katsoo olevan riittävä ja oikeudenmukainen seuraamus. Rikoslain 6 luvun 5 §:ssä säädetyn mukaisesti vastaajalle rangaistusta mitattaessa on koventamisperusteena otettu huomioon hänen aikaisempi rikollisuutensa, koska sen ja nyt syyksiluetun rikoksen suhde niiden samankaltaisuuden vuoksi osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä.
2 id416	50	0,80	6	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	Auto suistunut ojaan ja kääntynyt katolleen	Oikeudenmukaisena seuraamuksena käräjäoikeus pitää 50 päiväsakon suuruisia yhteistä sakkorangaistusta.
3 id477	55	0,93	7	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta, ajoneuvorikkomus		Asiassa ei ole ilmennyt seikkoja, jotka antaisivat aihetta poiketa vakiintuneesta rangaistuskäytännöstä. Yhteinen sakkorangaistus on yleisen rangaistuskäytännön mukainen seuraamus vastaajan syyksi luetuista rikoksista. Sakkorangaistuksen määrässä 55 päiväsakkoa on otettu huomioon rikoksien vahingollisuus ja vaarallisuus, teon vaikuttimet sekä niistä ilmennyt tekijän muu syyllisyys.
4 id642	50	0,85	3	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta		Vastaaja on tuomittu käräjäoikeuden tuomiolla xx.x.2017 rattijuopumuksesta ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, jotka olivat tapahtuneet xx.x.2016 kello 20.20 eli vastaajan esitutkinnassa kertomin tavoin saman ajon aikana tuolloin vastaajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus 0,52 mg/l. Vastaaja tuomittiin tuolloin kun aikaisempi ehdoton vankeusrangaistus otettiin huomioon 50 päiväsakon sakkorangaistukseen. Vaikka vastaajan humalatila tässä tilassa on lievempi kuin aikaisemman ajon aikana, vastaajan teossaan osoittama syyllisyys on suurempi kun hän oli lähtenyt jatkamaa ajoa. Käräjäoikeus katsoo, että vastaaja tulee tuomita tästäkin teosta 50 päiväsakon sakkorangaistukseen.

Tapaus	Päiväsakkojen määrä	Pro-millet	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
5 id810	75	0,50	5	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta		Yhteinen sakkorangaistus 75 päiväsakkoa on oikeudenmukainen ja vakiintuneen oikeuskäytännön mukainen seuraamus vastaajan syyksi luetuista teoista. Rangaistuksen mittaamisessa on otettu huomioon vastaajan aikaisempi samankaltainen syyllistyminen nyt syytteessä oleviin tekoihin.
6 id925	70	0,93	3			Tuomittu rangaistus 70 päiväsakkoa on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen ja oikeudenmukaisessa suhteessa teon vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen.
7 id1019	60	0,93	3	Haitanteko virkamiehelle, kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta		Rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttimiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen. Vastaajan syyksiluetuista rikoksista ankarimmin rangaistava on rattijuopumus, josta yksinään tuomittuna tulisi yli 50 päiväsakkoa. Haitanteko virkamiehelle ei ole myöskään kovin vähäisillä päiväsakoilla sovitettavissa. Kun vastaajan kohdalla kulkuneuvon kuljettamisessa oikeudetta sovelletaan rangaistuksen koventamisperustetta rikosrekisteristä ja ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevien aikaisempien rikosten vuoksi, tämänkään rikoksen vaikutus yhteiseen sakkorangaistukseen ei ole kovin vähäinen. Näin ollen vastaaja tuomitaan tuntuvaan sakkorangaistukseen 60 päiväsakkoa.
8 id1104	75	1,01	3	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta, liikenneturvallisuuden vaarantaminen	Ajoneuvo suistunut ojaan kulkusuunnassa oikealle puolelle	Tuomittu rangaistus on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen, 75 päiväsakkoa.
9 id1154	55	0,89	5	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta		Tuomittu rangaistus on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen 55 päiväsakkoa.
10 id1173	70	0,94	4	Kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta x 2, huumausaineen käyttörikos	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	Vastaaja tuomitaan syyksiluetuista teoista vakiintuneen oikeuskäytännön mukaiseen yhteiseen sakkorangaistukseen 70 päiväsakkoa, jonka käräjäoikeus katsoo olevan riittävä ja oikeudenmukainen seuraamus.
11 id1181	60	0,72	3			Tuomittu rangaistus on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen 60 päiväsakkoa.

Liitetaulukko 6. Ehdottomat ja ehdolliset vankeusrangaistukset huumerateista, kun tuomiossa on ainoana oheisrikkoksena huumausaineen käyttörikos

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistus	YKP tai Valra	Vaikuttava aine	Tuomiot rattijuopumuksesta 5 vuoden ajalta	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id51	3 kk ehdollisena		Amfetamiini, kodeiini	1		Vastaajalla on rikosrekisteri. Vastaaja on xx.xx.2015 tuomittu mainitusta törkeästä rattijuopumuksesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ehdolliseen vankeusrangaistukseen. Vastaaja on nyt uudelleen syyllistynyt liikennejuopumukseen vähän yli vuoden kuluttua aikaisemmasta liikennejuopumuksesta. Lausutut seikat puoltavat vastaajan tuomitsemista vankeusrangaistukseen. Vankeusrangaistus tuomitaan ehdollisena. Rangaistusta kohdasta 3 mitatessaan käräjäoikeus on huomioinut, että vastaajan veressä on ollut 0,4 milligrammaa amfetamiinia.
2 id 475	20 pv		Amfetamiini, metamfetamiini, klonatsepaami, 7-aminoklonatsepaami	4		Vastaajan rikosrekisteriotteesta ilmenee, että hän on syyllistynyt useasti aikaisemmin rattijuopumusrikoksiin ja kulkuneuvon kuljettamisiin oikeudetta. Näistä rikoksista ei ole kulunut pitkäkköä aikaa suhteessa nyt syyksi luetuihin vastaaviin tekoihin. Sen vuoksi, ja koska syyksi luetujen rikosten suhde aikaisempiin rikoksiin osoittaa vastaajassa ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä, koventamisperustetta on sovellettava. Vastaajan syyksi luetut teot olisivat tavallisesti sakolla sovitettavissa. Vastaajan aikaisempi rikollisuus edellyttää kuitenkin hänen tuomitsemistaan vankeusrangaistukseen.
3 id533	30 pv		Metamfetamiini, amfetamiini, klonatsepaami, 7-aminoklonatsepaami	5		Vastaaja tuomitaan yleisen oikeuskäytännön mukaan vankeusrangaistukseen. Vastaajalle rangaistusta mitattaessa on koventamisperusteena otettu huomioon hänen aikaisempi rikollisuutensa, koska sen ja uuden rikoksen suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta tai muuten osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä.

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistus	YKP tai Valra	Vaikuttava aine	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
4 id1222	30 pv		Amfetamiinia, metamfetamiinia, klonatsepaamia, 7-aminoklonatsepaami, tetrahydrokannabinolia	10		Vastaaja on hänen rikosrekisteristään ilmenevällä tavalla lukuisia kertoja viimeisen viiden vuoden sisällä tuomittu vankeusrangaistuksiin rattijuopumuksista ja törkeistä rattijuopumuksista. Osa näistä teoista on ollut sinänsä konkurrenssissa toistensa kanssa. Vastaajalla on kuitenkin ollut niin monta kertaa mahdollisuus ottaa ojentuakseen, mitä hän ei kuitenkaan ole tehnyt. Tähän nähten koventamisperusteen soveltaminen kohdassa 2 on perusteltua, koska X:n aikaisemman rikollisuuden ja hänen syykseen nyt luetun rattijuopumuksen suhde rikosten samankaltaisuuden johdosta osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Koventamisperusteen soveltaminen huomioon ottaen vastaaja on tuomittava vankeusrangaistukseen. Oikeudenmukainen yhteinen rangaistus on syyttäjän vaatima 30 päivän mittainen vankeusrangaistus koventamisperuste huomioon ottaen. Vastaajan aikaisempi rikollisuus estää vankeusrangaistuksen määräämisen ehdolliseksi.
5 id 1451	25 pv		Ei yksilöidä	2		Rangaistus on yleisen oikeuskäytännön mukainen. Asiassa ei ole ilmennyt perusteita poiketa siitä. Vastaaja on aiemmin tuomittu useisiin vankeusrangaistuksiin.

Liitetaulukko 7. Päiväsakot huumerateista, kun ainoana sivurikoksena huumausaineen käyttörikos ja aikaisempia rattijuopumustuomioita vähintään kolme:

Tapaus	Päiväsakkojen määrä	Vaikuttavat aineet	Tuomiot rattijuopumuksesta 5 vuoden ajalta	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id271	60	Amfetamiini, metamfetamiini, alpratso-laami	5	Vastaajan syyksi luetuista teoista on seurauksena yleisen oikeuskäytännön mukainen yhteinen sakkorangaistus. <i>Koventamisperusteen soveltaminen</i> Vastaajan rikosrekisteriotteelta ilmenee, että vastaaja on syylistynyt käräjäoikeuden xx.xx.2013 ja xx.xx.2014 antamilla tuomioilla törkeään rattijuopumukseen xx.x.2012 sekä rattijuopumukseen xx.xx.2012, xx.xx.2013, xx.xx.2013 ja xx.xx.2013. Mainittuina päivinä vastaaja on syylistynyt myös huumausaineen käyttörikoksiin. Vastaaja on siten edellisen neljän vuoden aikana syylistynyt viidesti vastaavanlaisiin tekoihin kuin nyt kysymyksessä olevat teot. Käräjäoikeus katsoo, että vastaajan aikaisempi rikollisuus huomioiden rangaistuksen mittaamisessa on sovellettava rikoslain 6 luvun 5 §:n 5 kohdan mukaista koventamisperustetta, koska aikaisemman rikollisuuden ja uusien rikosten suhde rikosten lukuisuuden ja samankaltaisuuden johdosta osoittaa vastaajassa ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Käräjäoikeus katsoo, että vastaajan syyksiluettavista teoista olisi ilman koventamisperusteen soveltamista tuomittava noin 45 päiväsakon suuruinen yhteinen sakkorangaistus. Koventamisperusteen soveltaminen huomioon ottaen käräjäoikeus pitää 60 päiväsakon suuruisia yhteistä sakkorangaistusta riittävänä seuraamuksena.
2 id633	50	Amfetamiini, alpratso-laami, buprenorfiini, kannabis	3	Sakkorangaistus on oikeudenmukaisessa suhteessa rikosten vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun vastaajan syyllisyyteen. Rangaistus on yleisen oikeuskäytännön mukainen. Asiassa ei ole ilmennyt perusteita poiketa siitä.
3 id1038	60	Oksikodoni, bentsoylikgoniini, koka-iini	11	Tuomittu rangaistus on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen.
4 id1255	70	Amfetamiini	7	Tuomittu rangaistus on vakiintuneen rangaistuskäytännön mukainen.
5 id 1546	30	Metamfetamiini	4	Vastaaja määrätään hänen syyksiluettavista rattijuopumuksesta ja huumausaineen käyttörikoksesta yhteiseen sakkorangaistukseen. Käräjäoikeus on katsonut, että 30 päiväsakon suuruinen yhteinen sakkorangaistus on oikeuskäytännön mukainen ja riittävä seuraamus suhteessa vastaajan syyksiluettuihin tekoihin.

Liitetaulukko 8. Ehdottomat ja ehdolliset vankeusrangaistukset huumerateista, kun tuomiossa on vähintään kaksi oheisrikosta (otos, N=8)

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistus	YKP tai Valra	Vaikuttava aine	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id171	60		Amfetamiini, oksatsepaami.	10	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.		Rikosrekisterimerkintöjen mukaan vastaajalla on useita aikaisempia tuomioita rattijuopumuksista, huumausaineen käyttörikoksista ja kulkuneuvon kuljettamisista oikeudetta. Käräjäoikeus katsoo, että rikosten lukuisuus ja jatkuvuus osoittavat vastaajassa rikoslain 6 luvun 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetulla tavalla ilmeistä piittämättömyyttä lain kielloista ja käskyistä. Näin ollen rangaistusta mitattaessa vastaajan aiempi rikollisuus otetaan rikoslain 6 luvun 5 §:n nojalla koventamisperusteena huomioon. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukainen seuraamus vastaajan syyksi luetuista teoista olisi tuntuva sakkorangaistus. Kun kuitenkin otetaan huomioon vastaajan aiempi rikollisuus, sakkorangaistusta ei voida pitää vastaajan kohdalla riittävänä seuraamuksena. Käräjäoikeus katsoo, että oikeudenmukainen seuraamus vastaajalle on 60 päivän mittainen vankeusrangaistus.
2 id490	90		Metamfetamiini, amfetamiini, klonatsepaami, MDMA, alpratsolaami, diatsepaami.	2	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, rattijuopumus, huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, lievä petos,	Ajanut päin pu-naista valoa.	Käräjäoikeus katsoo, että oikeudenmukainen ja oikeuskäytännön mukainen rangaistus nyt kysymyksessä olevista teoista on kolme kuukautta vankeutta. Perusteita koventamisperusteen soveltamiselle ei ole.

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistus	YKP tai Valra	Vaikuttava aine	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
					rattijuopumus, huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.		
3 id752	30		Nordiatsepaami, diatsepaami, amfetamiini, metamfetamiini, buprenorfiini, LSD.	6	Toisen vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai aineen hallussapito, lievä ampuma-aserikos, liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, huumausaineen käyttörikos, lievä ampuma-aserikos	Ajanut mopolla poliisipartiota karuun. Takaa-ajon aikana X on kuljettanut mopoa vastaantulevan liikenteen kaistaa pitkin sekä ajanut liikenneymyrässä väärään suuntaan.	Vastaajan aikaisemman rikollisuuden ja nyt syyksiluettun rattijuopumuksen ja kulkuneuvon oikeudetta kuljettamisen suhde osoittaa hänessä rikosten samankaltaisuuden ja toistuvuuden johdosta ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Ensikertalaiselle kokonaisuus saataisi olla jopa hyvin tuntuvalta sakkorangaistuksella sovitettavissa, mutta varsinkin vastaajan aiempien rattijuopumusten ja kulkuneuvon oikeudetta kuljettamisten vuoksi hänelle on tuomittava ehdoton vankeusrangaistus. Käräjäoikeus arvioi oikeudenmukaiseksi yhteiseksi vankeusrangaistukseksi syyksiluetuista teoista 60 päivää vankeutta. Koventamisperusteen soveltaminen vaikuttaa rangaistuksen mittaamiseen 30 päivän verran.
4 id1120	30		nordiatsepaami, diatsepaami, 7-aminoklonatsepaami, klonatsepaami, amfetamiini, metamfetamiini.	3	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Vastaaja on tuomittu aiemmin ehdottomiin vankeusrangaistuksiin, joista viimeisin on käräjäoikeuden tuomio xx.xx.2015. Käräjäoikeus katsoo vastaajan aiempien ehdottomien vankeusrangaistusten muodostavan esteen vankeusrangaistuksen tuomitsemiselle ehdollisena. Käräjäoikeus harkitsee oikeudenmukaiseksi rangaistukseksi kummallekin vastaajalle 30 päivää vankeutta.

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistus	YKP tai Valra	Vaikuttava aine	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
5 id1314	20		Amfetamiini, metamfetamiini, marihuana	3	Huumausaineen käyttörikos, liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	Menettänyt ajoneuvonsa hallinnan ja suistunut sen kanssa kulkusuunnassaan oikealle ulos ajoradalta pelolle.	Vastaaja on esitutkinnassa tunnustanut menettelleensä syytteissä kuvatulla tavalla. Kirjallinen todistelu tukee syytteitä. Vastaaja tuomitaan ehdottomaan vankeusrangaistukseen.
6 id1579	60		Amfetamiini, metamfetamiini, diatsepaami, alpratsolaami.	6	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Kohtien 1 ja 3 osalta vastaajan syyksi on käräjäoikeudessa luettu huumausaineen käyttörikos ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, joiden osalta käräjäoikeus on soveltanut rikoslain 6 luvun 5 §:ssä tarkoitettua koventamisperustetta. Ottaen huomioon, että hovioikeus lukee syyksi myös kohdan 2 rattijuopumuksen, oikeudenmukaisena yhteisenä vankeusrangaistuksena on pidettävä 60 päivää vankeutta. Koska vastaaja on aikaisemmin tuomittu lukuisia kertoja (xx.xx.2014, xx.xx.2013, xx.xx.2013, xx.xx.2013 ja xx.xx.2013) eripituisiin ehdottomiin vankeusrangaistuksiin muun muassa rattijuopumuksista, hovioikeus katsoo, että nyt määrättävä vankeusrangaistus on tuomittava ehdottomana. Vastaaja ei ole edistänyt rikoksensa selvittämistä rikoslain 6 luvun 6 §:n 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Edellytyksiä rangaistuksen lieventämiselle vastaajan vaatimalla tavoin ei ole.
7 id536	40 ehdollisena		Diatsepaami, tematsepaami, klonatsepaami,	0	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Vastaaja on tuomittava vankeusrangaistukseen hänelle nyt syyksi luetuista rikoksista. Rikosrekisteristä ilmenee, että vastaaja on tuomittu viimeksi xx.xx.2010 käräjäoi-

Tapaus	Vankeuspäivät + oheisrangaistus	YKP tai Valra	Vaikuttava aine	Tuomiot rattijuopumuksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
			amfetamiini, metamfetamiini ja buprenorfiini.				keudessa vankeusrangaistukseen samantyyppisistä rikoksista. Kun kyseisestä tuomiosta on kulunut aikaa jo yli kuusi vuotta, voidaan vastaaja tuomita ehdolliseen vankeusrangaistukseen.
8 id1006	45 ehdollisena + oheissakko 25 päiväsakkoa		Kannabis ja alpratso-laami	1	Huumausaineen käyttökäyttö, rattijuopumus, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Oikeudenmukainen seuraamus on 45 päivää vankeutta. Vastaajan syyllistyminen kaksi kertaa rattijuopumukseen saman päivän aikana ja törkeästä rattijuopumuksesta annetun tuomion koeajalla puoltavat vahvasti ehdottomaan vankeusrangaistukseen tuomitsemista. Toisaalta kysymyksessä olisi vastaajan ensimmäinen ehdoton vankeusrangaistus. Rangaistusjärjestelmä lähtee siitä ajatuksesta, että ehdottomaan vankeusrangaistukseen siirytään vasta sen jälkeen kun kaikki muut rangaistusvaihtoehdot on käyty läpi. Vastaaja on vielä hyvin nuori. Seuraamusselvityksen mukaan vastaaja hyötyisi valvonnasta, mutta hän ei sovellu yhdyskuntapalvelun. Vastaaja on istunnossa kertonut pyrkivänsä muuttamaan elintapojaan. Ehdollinen vankeusrangaistus tukee vastaajan tavoitetta siirtyä rikoksettomaan elämäntapaan paremmin kuin ehdoton vankeusrangaistus. Ehdollista rangaistusta ei ole kuitenkaan pidettävä yksinään riittävänä seuraamuksena, sen vuoksi hänet on tuomittava myös oheissakkoon ja valvontaan seuraamusselvityksessä esitetyllä tavalla.

Liitetaulukko 9. Päiväsakot huumerateista, kun tuomiossa on syyksiluettuja rikoksia enemmän kuin kaksi ja aikaisempia rattijuopumustuomioita on vähintään kolme

Tapaus	Päiväsakkojen määrä	Vaikuttavat aineet	Tuomiot rattijuopumuksesta 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
1 id260	70	Amfetamiini, kokaiini, oksatsepaami.	4	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Vastaaja tuomitaan syyksiluetuista teoista vakiintuneen rangaistuskäytännön mukaiseen yhteiseen sakkorangaistukseen, jonka käräjäoikeus katsoo olevan riittävä ja oikeudenmukainen seuraamus.
2 id380	20	Amfetamiini, tetrahydrokannabinoli, buprenorfiinia, diatsepaami.	4	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, näpistys		... käräjäoikeus on xx.xx.2016 antamallaan lainvoimaisella tuomiolla tuominnut vastaajan ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Nyt käsitellyssä olevat rikokset on tehty ennen mainittua tuomiota. Jos rikokset olisivat tulleet tuomittavaksi samalla kertaa, joka olisi ollut lievempi kuin kahdesta eri aikana itsenäisesti tuomitavasta rikoksesta tuleva yhteenlaskettu rangaistus. Tämän vuoksi kyseinen tuomio otetaan huomioon nyt käsiteltävänä olevassa asiassa rangaistusta kohtuullisena seikkana. Näin ollen oikeudenmukainen rangaistus vastaajan syyksi luetuista rikoksista on niiden vahingollisuus ja vaarallisuus, tekojen vaikuttimet sekä rikoksista ilmenevä muu vastaajan syyllisyys ja rangaistuskäytännön yhtenäisyys huomioon ottaen 20 päiväsakkoa.
3 id672	110	Alfa-PVP, amfetamiini, metamfetamiini, bentsoyyliekgoniini, karboksitetrahydrokannabinoli.	3	Näpistys, näpistys, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, huumausaineen käyttörikos, rattijuopumus, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, huumausaineen käyt-		Yhteistä sakkorangaistusta on pidettävä riittävänä seuraamuksena vastaajan teoista. Käräjäoikeus on rangaistuksen mittaamisessa ottanut huomioon anastetun omaisuuden arvon, vastaajan päihtymystilan voimakkuuden, rikoksen teko-olosuhteet sekä vakiintuneen rangaistuskäytännön.

Tapaus	Päiväsakkojen määrä	Vaikuttavat aineet	Tuomiot rattijuopu-muksista 5 vuoden ajalta	Oheisrikokset	Konkreettiset vaaratilanteet	Tuomioistuimen perustelut (suora lainaus)
				törkos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		
4 id971	60	Alpratsolaami.	3	Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	Huomattava ylinopeus	Käräjäoikeus on ottanut rangaistuksen mittaamisessa huomioon vastaajan syyksiluetuista teoista ilmenevän syyllisyyden sekä tekojen vahingollisuuden ja vaarallisuuden ja rangaistuskäytännön yhtenäisyyden.
5 id 1215	80	Amfetamiini, metamfetamiini, diatsepaami ja buprenorfiini.	3	Huumausaineen käyttörikos, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta		Asiassa on vaadittu, että vastaajan rangaistusta mitattaessa on koventamisperusteena otettava huomioon vastaajan aikaisempi rikollisuus, koska sen ja uuden rikoksen suhde lukuisuutensa ja samankaltaisuutensa johdosta osoittaa hänessä ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä. Vastaaja on rikosrekisteriotteen ja ajoneuvoliikennerekisteriotteen mukaan syyllistynyt aikaisemmin useita kertoja rattijuopumusrikoksiin, huumausainerikoksiin ja kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Rangaistusta mitattaessa on otettu huomioon koventamisperuste kaikkia syytekohtia koskien. Vastaajan syyksi luetuista teoista on seurauksena yleisen oikeuskäytännön mukainen yhteinen 80 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus.

Liitetaulukko 10. Ajokieltojen mediaanipituudet perusmuotoisissa rattijuopumuksissa syyksiluettujen liikenne rikosten määrän ja liikenne rikoksista annettujen aikaisempien tuomioiden määrän mukaan

Syyksi luettujen liikenne rikosten määrä Aikaisemmat tuomiot liikenne rikoksista	Mediaani	20 % persentti	80 % persentti
Yksi, ei aiempia tuomioita (N=538)	122	92	153
Yksi, yksi aiempi tuomio (N=116)	220	183	273
Yksi, kaksi tai useampia aiempia (N=41)	246	212	337
Kaksi, ei aiempia tuomioita (N=102)	173	122	324
Kaksi, yksi aiempi tuomio (N=55)	255	189	380
Kaksi, kaksi tai useampi aiempi tuomio (N=202)	415	280	563
Kolme tai enemmän, ei aiempia tuomioita (N=15)	273	220	348
Kolme tai enemmän, yksi aiempi tuomio (N=12)	262	215	388
Kolme tai enemmän, kaksi tai useampia aiempia tuomioita (N=85)	447	294	580

Liitetaulukko 11. Ajokieltojen mediaanipituudet törkeissä rattijuopumuksissa syyksiluettujen liikenne rikosten määrän ja liikenne rikoksista annettujen aikaisempien tuomioiden määrän mukaan

Syyksi luettujen liikenne rikosten määrä Aikaisemmat tuomiot liikenne rikoksista	Mediaani	20 % persentti	80 % persentti
Yksi, ei aiempia tuomioita (N=462)	215	181	276
Yksi, yksi aiempi tuomio (N=109)	396	267	458
Yksi, kaksi tai useampia aiempia (N=79)	453	366	541
Kaksi, ei aiempia tuomioita (N=254)	262	184	342
Kaksi, yksi aiempi tuomio (N=46)	375	242	508
Kaksi, kaksi tai useampi aiempi tuomio (N=113)	548	462	693
Kolme tai enemmän, ei aiempia tuomioita (N=25)	398	244	531
Kolme tai enemmän, yksi aiempi tuomio (N=18)	484	323	767
Kolme tai enemmän, kaksi tai useampia aiempia tuomioita (N=88)	604	452	794

Liitetaulukko 12. Ajokieltojen mediaanipituudet törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa syyksiluettujen liikennerikosten määrän ja liikennerikoksista annettujen aikaisempien tuomioiden määrän mukaan

Syyksi luettujen liikennerikosten määrä Aikaisemmat liikennerikokset	Medi- aani	20 % persen- tiili	80 % persen- tiili
Yksi, ei aiempia tuomioita (N=286)	123	93	163
Yksi, yksi aiempi tuomio (N=32)	365	181	397
Yksi, kaksi tai useampia aiempia (N=13)	365	177	462
Kaksi, ei aiempia tuomioita (N=37)	184	136	357
Kaksi, yksi aiempi tuomio (N=5)	465	321	599
Kaksi, kaksi tai useampi aiempi tuomio (N=23)	368	245	604
Kolme tai enemmän, ei aiempia tuomioita (N=10)	368	238	486
Kolme tai enemmän, yksi aiempi tuomio (N=7)	366	254	484
Kolme tai enemmän, kaksi tai useampia aiempia tuomioita (N=44)	625	436	870

Lähteet

Karjalainen, Karoliina. Huumerattijuopumus Suomessa 1977–2007: Ilmaantuvuus, sosiaalinen tausta ja kuolleisuus. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, tutkimus 48. Yliopistopaino, Helsinki 2010.

Lappi-Seppälä, Tapio & Niemi, Hannu. Kontrolliviranomaisten toiminta. Teoksessa Niemi, Hannu (toim.) Seuraamusjärjestelmä 2017. Helsingin yliopisto. Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti. Katsauksia 32/2018.

Lillsunde, Pirjo. Päihteet ja liikenneturvallisuus. Suomen lääkärilehti 40/2015, 2615–2619.

Louhelainen, Pekka (toim.): Rovaniemen hovioikeuspiirin tuomioistuinten laatuhankkeen työryhmäraportteja I–II. Gummerus kirjapaino, Saarijärvi 2003. Saatavilla: https://oikeus.fi/hovioikeudet/rovaniemenhovioikeus/material/attachments/oikeus_hovioikeudet_rovaniemenhovioikeus/m24O5405n/Laatuhanke_raportti_I-II.pdf. Luettu 10.3. 2019.

Savela, Antti (toim.): Rovaniemen hovioikeuspiirin tuomioistuinten laatuhankkeen työryhmäraportteja VII. Gummerus kirjapaino, Saarijärvi 2006. Saatavilla: https://oikeus.fi/hovioikeudet/rovaniemenhovioikeus/material/attachments/oikeus_hovioikeudet_rovaniemenhovioikeus/sw9hl9BPL/Laatuhanke_raportti_VII.pdf. Luettu 10.3. 2019.

TIETOKAYTTOON.FI

